

LA VIE AU GRAND AIR NOËL



60 PAGES

LE XI SALON DE L'AUTOMOBILE

250 ILLUSTRATIONS

Ce numéro contient une double page hors-texte en couleurs de M. Chittani et trois grandes planches.

À LA
CORBEILLE FLEURIE

**BRISE
EMBAUMÉE
VIOLETTE**

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

RENEZ GARDE, Madame

is commencez à grossir, et grossir, c'est
illir. Prenez donc tous les jours deux
agées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille
stera ou redeviendra svelte. — Le flacon de
drugées est expédié franco par le **LABORATOIRE**
Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10.
AITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroidine Bouty*.

MAIGRIR rien
sans nuire à la Santé ne vaut

THÉ MEXICAIN du D^r JAWAS

fficacité certaine, résultat rapide. La boîte 5^{fr} franco.
te Vivienne, 16, Rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

NOUVEAU BANDAGE

EVTE S.G.D.G. Accepté à la Société de
Chirurgie de Paris.

seul recommandé par tous les médecins et chirurgiens
appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps,
prime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le malade peut
livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par
pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à
guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de
dage sans vous en faire garantir la contention. Envoi du
alogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.

**DITURE DE PROMENADE
DUPONT**

3, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VI)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE



VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

BYRRH

Fait avec des vins vieux
exceptionnellement généreux
mis au contact du quinquina
et de substances amères et
bienfaisantes, le **BYRRH**
possède un arôme agréable
et de précieuses qualités
cordiales pour lesquelles il
est plus particulièrement

**RECOMMANDÉ
AUX FAMILLES**

Le **BYRRH** se consomme
à toute heure, soit pur,
à la dose d'un verre à
Bordeaux, soit dans un
grand verre, étendu d'eau
ordinaire ou d'eau de
Seltz. Il devient alors une
délicieuse et rafraîchissante
boisson, sans perdre aucune
de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établis-
sements de consommation
en bouteille d'origine, le
BYRRH se trouve dans toutes
les maisons d'alimentation



CONCOURS DU BYRRH

— VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908 —

Ruckphot, Paris

La Semaine Comique, par Henriot.



— Mais, malheureux, tu vas te faire écraser
par l'auto!
— Me faire renverser seulement... après, on
a le droit de demander une riche indemnité!



Projets de poteaux lumineux du Touring-Club,
attendu que c'est la nuit qu'ils sont le plus
nécessaires.

A. CLAVERIE

234, FAUBOURG
SAINT-MARTIN
PARIS

Nouveaux **BAS ÉLASTIQUES**
PERFECTIONNÉS
Les SEULS adoptés pour le Traitement rationnel des

VARICES

PHLÉBITES, ENFLURE
et FAIBLESSE des JAMBES

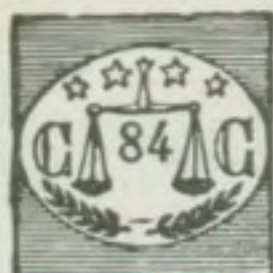
SUITES d'HYDARTROSE,
de FRACTURES, d'ENTORSES

Pression invariable — Soulagement immédiat.
MOLLETIÈRES et GENOUILLÈRES de SPORT
Lire la nouvelle "Notice sur les Varices" adressée franco.

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité
La Meilleure

Afin de l'obtenir
exigez

cette  et le Nom
Marque "CHRISTOFLE"
sur chaque pièce.

PARFUM
VITIZ
L.T. PIVER
PARIS

Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion. Sachets
ETC.

L'ART DE PARLER EN PUBLIC Le Cérémonial



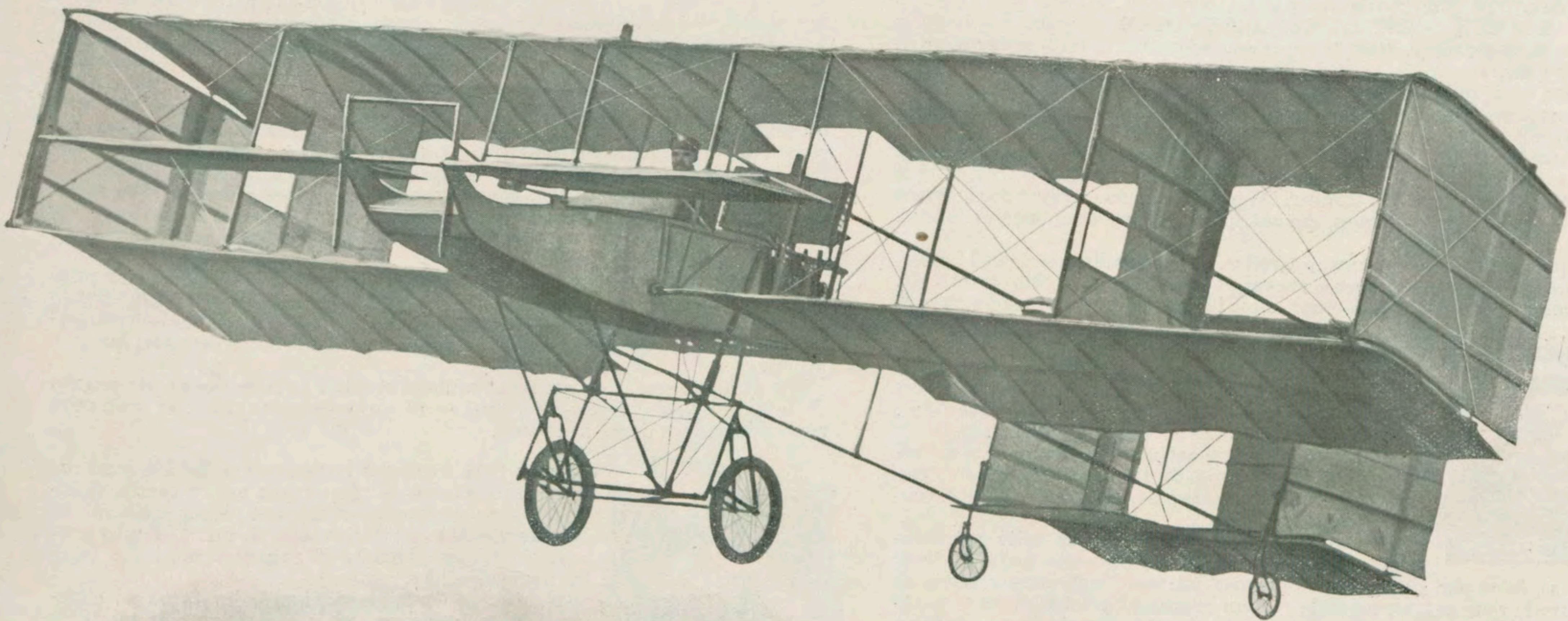
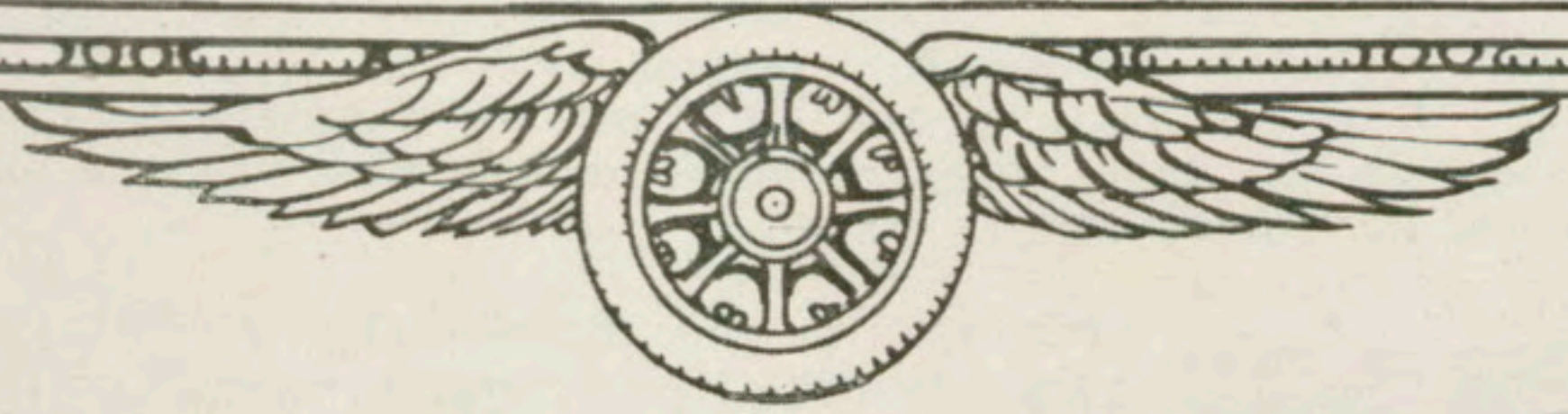
forme, en 2 années un
cycle complet de plus de
300 Allocutions,
Discours, Toasts
Eloges funèbres
pour mariages, décès, banquets,
réceptions, réunions de so-
ciétés, distinctions honorifi-
ques, distributions de prix,
fêtes publiques, etc., absolu-
ment indispensables à toute per-
sonne appelée à parler en public. Prix de chaque année avec
table: 1^{re} an. 2 fr.; 2^{me} an. 4 fr. Les 2 an. 5 fr. (cont.
mandat à **L. Crinon**, publiciste, Troisième, par Bertry (Nouv.)

LIQUEUR

BÉNÉDICTINE

La Vie au Grand Air

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS 4 Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens



LE SPORT A LA MODE

Cette année a été marquée par les progrès stupéfiants accomplis par les aviateurs. Parmi ceux qui se sont consacrés à l'aéroplane, deux hommes surtout dominant, ce sont l'américain Wilbur Wright (en haut) et Henri Farman (en bas). L'année qui vient nous ménage bien des surprises

L'ÉVOLUTION DE L'AUTOMOBILE



habitués que nous soyons dans notre début de ^{xx}^e siècle à la rapide création de merveilles, nous ne pouvons cependant réprimer un certain étonnement quand un hasard nous met en face, au fond de quelque vieux garage oublié, d'une de ces voitures que nous qualifions dédaigneusement de vieille ferraille, et qui transportait nos frères aînés en l'an de grâce 1897 ou 98.

« Eh quoi ! c'est là la voiture d'antan, s'écrie-t-on ? Quelle horreur, quelle ferraille ! Et cette chose innomable se vendait au poids de l'or ; les clients d'alors

se disputaient le pénible honneur de posséder de telles machines, et se pavanaient fièrement en chapeau haute forme, au guidon d'un tacot dont un apprenti ne voudrait plus aujourd'hui !... »

Eh oui, bonnes gens : c'est ce tacot qui, se perfectionnant peu à peu, est devenu la confortable et rapide voiture qui vous emmène aujourd'hui dans sa rapide envolée, à la vitesse d'un express, bercé par le ronflement puissant de son moteur.

Il est intéressant, n'est-il pas vrai, de chercher à dégager de l'histoire des perfectionnements successifs des véhicules automobiles les caractères dominants de chaque époque, et de voir par quelles étapes successives la construction des voitures en est arrivée à son type actuel.

Sans vouloir remonter jusqu'au temps où seuls, de rares véhicules à vapeur parcouraient nos routes, nous allons dire un mot des premières voitures mues par un moteur à explosions.

Panhard et Levassor furent les premiers à mettre sur roues de véritables voitures : leurs premiers types, châssis à moteur Daimler à 1 cylindre de 1 ch. 1/2 et à 2 cylindres en V 3 ch. 1/2, n'ont qu'un intérêt rétrospectif.

Ce n'est qu'en 1895 qu'apparaît le véritable ancêtre qui devait avoir une si nombreuse lignée : le châssis muni d'un moteur Phénix 4 chevaux, à deux cylindres verticaux, placés en avant de la voiture.

La même année, Peugeot construisait une voiture 2 ch. 3/4 et 3 ch. 3/4, avec moteur Daimler en V, mais le moteur était placé à l'arrière.

La maison Peugeot resta d'ailleurs longtemps fidèle au moteur horizontal placé à l'arrière du châssis.

Il n'est pas de notre intention de décrire, ni même de citer les nombreux modèles de voitures issues des usines depuis cette époque. Notre étude portera seulement sur les points saillants de la construction.

Les premières voitures sont non pas des *automobiles*, mais des voitures *sans chevaux*. La distinction, si subtile qu'elle paraisse, n'en doit pas moins être faite, car elle implique une différence profonde dans l'agencement général.

Jusqu'alors, seuls, les carrossiers ont construit des voitures. Ils émettent d'ailleurs la prétention d'être seuls à en construire : « La voiture sans chevaux, dit l'un d'eux, doit être construite par un carrossier, et non par un ingénieur. LE MOTEUR N'EST QU'UN ACCESSOIRE, et tous les organes mécaniques, si disgracieux, doivent être dissimulés sous la carrosserie, pour ne pas choquer l'œil. »

Le moteur n'est qu'un accessoire !... C'était, hélas ! un peu vrai à l'époque, car cet « accessoire » gênant, trop souvent réduit à l'immobilité, cédait bien souvent son rôle actif à un cheval que l'on attelait à la voiture.

Du reste, la forme des véhicules était telle qu'on cherchait involontairement les animaux de trait : leur absence choquait l'œil et la logique. — L'esthétique de l'automobile restait encore à trouver. On peut d'ailleurs en juger par la forme actuelle de nos voitures électriques, qui ont conservé l'aspect archaïque de leurs devancières.

Ce n'est que peu à peu qu'on verra apparaître, et se généraliser, le capot à l'avant du véhicule, capot qui va remplacer le cheval, et qui est bien à sa place là où il est, puisque, renfermant l'appareil moteur, c'est lui qui va faire l'office du cheval.



Plus intéressant pour le chauffeur est l'étude du châssis que recouvre et cache cette carrosserie. On va voir qu'avec le temps, la place, et même la nature des organes se modifie. Question de mode, dira-t-on ? Peut-être, mais sûrement question de logique.

Chez beaucoup de constructeurs, le moteur se trouve à l'arrière. La maison de Dion, s'inspirant évidemment de son célèbre tricycle, reste fidèle à cette coutume jusqu'en 1902.

L'axe du moteur se trouvait par suite naturellement parallèle à l'essieu. La transmission devait donc

forcément se faire par chaînes ou courroies ou bien engrenages. L'organe flexible entre la roue liée au sol et le moteur suspendu au châssis étant indispensable, la chaîne ou la courroie sont adoptées partout. Seule, l'usine de Dion procède par arbres articulés avec joints de Oldham, dispositif qu'elle n'a d'ailleurs jamais abandonné, et connu sous le nom de « cardans transversaux ».

Le changement de vitesses est fonction du mode de transmission : dans quelques voitures à transmission par courroies, des équipages de poulies multiples assurent les différentes combinaisons. D'autres adoptent le train balladeur, qui nécessite un organe spécial, l'embrayage.

Les frères Renault, plaçant leur moteur à l'avant, sont les premiers à construire la transmission par cardan longitudinal, qu'ils n'ont du reste jamais abandonnée depuis.

Deux types se partagent inégalement la faveur : le moteur vertical, dérivé du Daimler, et le moteur horizontal, fils du Benz. Le dernier, forcément à régime lent, disparaîtra dès que la puissance demandée sera un peu grande.

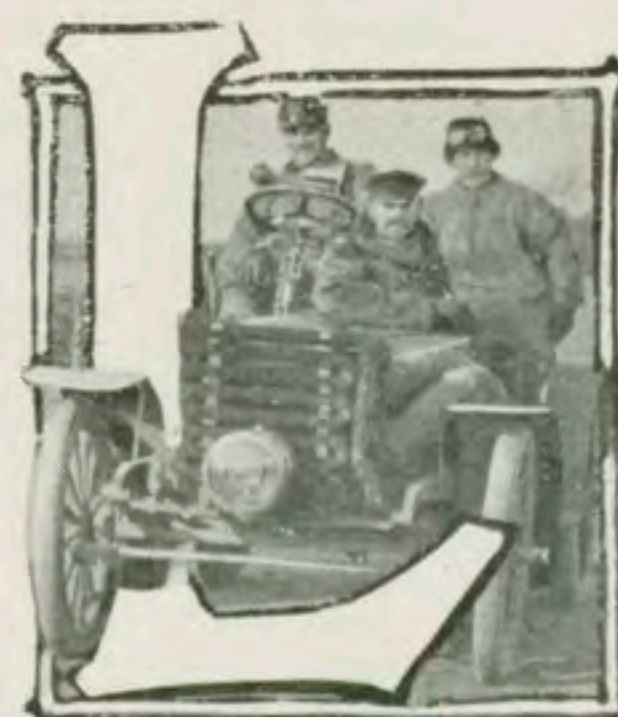
L'allumage se fait par brûleurs, au début, très généralement. La complication des fils électriques effraie bien des constructeurs qui préfèrent les risques d'incendie à la panne d'allumage.

L'influence de ce mode d'allumage s'est d'ailleurs fait sentir bien longtemps et a donné lieu à l'emploi obligatoire du régulateur.

La combustion du mélange gazeux ayant lieu toujours au même point, ne

permettait pas les variations d'allure du moteur. Pas de souplesse, comme on dit maintenant. Aussi, chaque voiture était munie d'un régulateur, sans lequel personne n'aurait osé s'aventurer sur la route. La faible puissance des moteurs venait d'ailleurs corroborer le bien fondé de son emploi : on changeait de vitesse pour une côte de 2 %, comme aujourd'hui nos camions, et souventes fois, la côte de Picardie fut montée en marche arrière !...

Il n'y a d'ailleurs pas bien longtemps que le régulateur a disparu : il survit encore sur certains types, réduit à un rôle bien modeste par l'accélérateur qui lui fait la portion congrue.



L'ÉVOLUTION la plus considérable, et certainement la plus curieuse, a été suivie par la variation de puissance des moteurs.

Les premières voitures (1895 à 98) ont en moyenne un moteur de 3 à 4 chevaux. Elles comportent très généralement quatre places. C'est avec elles qu'on atteint ces vitesses « vertigineuses » de... 25 kilomètres à l'heure, qui font trembler les gens prudents.

Peu à peu, on s'enhardit : les 6-chevaux voient le jour en 1899, et 1900 est l'année des monstres de course : 18-chevaux de Diétrich, 20-chevaux Panhard 16-chevaux Mors...

Dès lors, la grosse voiture existe et jouit d'une grande faveur.

Les chauffeurs, encore peu nombreux, font du reste une propagande qui, pour être désintéressée n'en est pas moins active. Ils proclament volontiers à qui veut les entendre que « ça se conduit mieux qu'un cheval, que ça ne coûte presque rien : de l'essence et de l'huile, et c'est tout... » que sais-je encore.

Nous verrons que cette théorie, si séduisante soit-elle, a amené plus tard dans la construction une véritable crise.

Notre chronique serait incomplète si nous ne parlions de cet accessoire indispensable, le pneumatique.

Inventé, peut-on dire, et lancé avec bien de la peine par les frères Michelin en 1895, il s'impose bientôt, et pas une voiture automobile n'est complète sans ses boudins d'air comprimé. Indispensable agent de liaison entre la voiture aux organes fragiles et la route destructrice, il permet la vitesse et la légèreté, ces deux qualités vers lesquelles tend la construction de toutes les époques.

Sans lui, la locomotion mécanique serait restée impossible, ou tout au moins, seul, le véhicule industriel et lent aurait vu le jour.

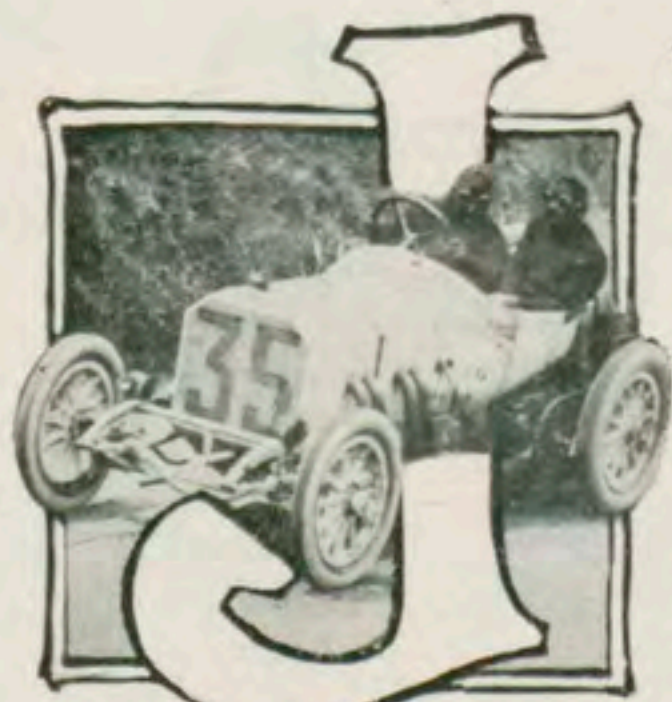
La voiture est sortie de ses langes. Nous ne la suivrons pas dans son évolution. Les types d'une année sont désormais très comparables à ceux qui les précèdent, et n'en diffèrent le plus souvent que par des perfectionnements de détail.

M. Pierre Souvestre a donné pittoresquement, dans son livre sur l'*Histoire de l'Automobile*, le nom de « siècle de Gordon-Bennett » au début du ^{xx}^e siècle. Il est indéniable que la coupe généreusement offerte par le Directeur du *New-York-Herald* a fait faire à la construction automobile, et même à la sidérurgie tout entière, des progrès énormes. Cette condition draconienne imposée aux voitures de courses, d'un poids maximum de 1.000 kilos, a amené les constructeurs à alléger au delà de tout ce qu'on aurait pu rêver autrefois. De là, sont nés ces aciers au chrome et au nickel à haute résistance, que l'industrie tout entière apprécie aujourd'hui. Certes, l'industrie automobile peut à bon droit s'enorgueillir de tels résultats.

D'ailleurs, à partir de 1903, nous voyons la voiture de course se différencier nettement de la voiture de série. Jusqu'alors, les types étaient les mêmes, et il n'était pas rare de voir vendre au poids de l'or le véhicule vainqueur d'une grande épreuve, dès son arrivée.

Le perfectionnement de la métallurgie, le souci d'avoir des moteurs puissants pour la course, vont désormais engendrer des types spéciaux, inutilisables pratiquement par des amateurs, qui vont être aux voitures commerciales ce que sont les éprouvettes des bancs d'essai à la barre de métal que l'on utilise.

Est-ce à dire que la course sera inutile et stérile ? Loin de nous cette pensée. Cette question, si controversée, nous ferait sortir de notre cadre, et nous nous réservons de la traiter à son heure.



JUSQU'EN 1906 les usines ne peuvent suffire à la demande. Les constructeurs, un peu grisés par ce succès, fabriquent intensivement, munissent leurs ateliers de machines-outils perfectionnées, à grand rendement, mais coûteuses d'achat, et engagent ainsi des capitaux considérables.

Bientôt, la demande diminue : les types ne changeant plus beaucoup, on garde sa voiture plusieurs années. Les titulaires des grosses fortunes indispensables pour l'entretien d'une grosse voiture, sont pourvus, le commerce des automobiles baisse, la construction se ralentit : c'est la crise.

La plupart des grandes maisons en sortiront sinon indemnes, du moins sans trop de dommages ; mais la conséquence nette de cet état de choses, nous l'allons voir au Salon de 1908, est la fabrication de la voiture utilitaire et bon marché, la voiture du médecin et du notaire de campagne ; c'est la démocratisation de l'automobile, la répétition, sur une plus grande échelle, de ce qui s'est passé naguère pour la bicyclette. L'automobile est désormais entrée dans la masse de la petite bourgeoisie française, elle a acquis partout son droit de cité. Qui donc pourrait s'en plaindre ? Au point de vue du sport, comme au point de vue de la nouveauté, l'automobile va, du reste, céder le pas à la locomotion aérienne. Nous allons assister aux mêmes emballements des foules, à la même ruée vers le mystérieux inconnu, les usines nouvelles vont s'élever, les aérodromes s'ouvrir de toutes parts, et puis un jour tout cela se tassera. N'est-ce pas là une étape de l'évolution lente, mais inéluctable, des sociétés humaines ?

H. PETIT.

LE GRAND PRIX de l'A.C.F.

LE VAINQUEUR EN VITESSE.
Pour la deuxième fois, les Français furent battus sur le Circuit de Dieppe. Lautenschlager prit la première place.

Pour la seconde fois, le Grand Prix de l'Automobile Club de France se disputait, cette année, sur le Circuit de Dieppe, le 7 juillet. Nous avions été battus l'an dernier. Ils s'agissait, cette fois, de battre l'étranger sur son propre terrain. Cette considération d'ordre sentimental entra certainement pour beaucoup dans le choix du parcours.

Malheureusement, cette revanche ne fut qu'une seconde défaite. Et, cette fois, toutes les discussions sur les pointes d'aiguille, tous les fils coupés en quatre ne purent pas faire que nous ne fusions pas battus et bien battus.

Il n'y eut même pas de vainqueur moral, cette consolation des vaincus.

Nous présentions, cependant, une équipe formidable, comprenant nos meilleures voitures, conduites par l'élite de nos conducteurs : les Szisz, les Duray, les Caillois, les Rougier, les Gabriel. Le vieux Théry, lui-même, avait repris le volant, et tous les espoirs se portaient sur lui.

Hélas ! une fois encore, nous

HÉMERY PASSE M. FARMAN, Hémery se classa second couvrant les 777 kilomètres du parcours en 7 h. 4 m. 24 s. Hanriot troisième à une minute.



jouions de malheur ! Tous nos champions disparurent les uns après les autres. Szisz céda le premier, Théry le dernier, au dernier tour, immobilisé par une panne de roue.

Ils ne furent pas les seuls, Lancia, Nazzaro, Wagner, la formidable tripléte italienne, abandonnèrent : les Anglais n'avaient jamais été dans la course.

Et sur les sept premières voitures, il y eut six voitures allemandes. Seul, Rigal parvint à s'intercaler entre elles et à prendre la quatrième place, sauvant ainsi l'honneur du pavillon français.

Et cependant, nos voitures étaient vite. Elles étaient les plus vite, on pourrait dire qu'elles étaient dangereusement vite, et qu'elles furent tuées par leur vitesse même. Les ingénieurs français étaient arrivés à tirer du moteur de 155 millimètres d'alésage qu'on leur avait imposé, tout ce qu'il était possible d'en tirer. Ils avaient cru que la victoire reviendrait au moteur le plus vite. Ils avaient compté sans les routes et sans les roues. Or, les premières, déjà en mauvais état, par suite des essais et de la quantité inouïable de voitures munies d'antidérapants qui avaient fait le tour du Circuit depuis des semaines, avaient été complètement détériorées par la course des voiturettes, disputée la veille. Le sol, sur certains points, et en particulier dans les virages, était littéralement couvert de cailloux roulants. On eût pu se croire dans les allées d'un jardin recouvertes de gravier. Dans ces conditions, l'adhérence des roues sur le sol devient très faible, la roue tend à patiner, le caoutchouc du bandage s'enlève par larges plaques et le pneumatique éclate. D'où l'énorme consommation de bandages, les roues brisées et les abandons si nombreux. D'où, aussi, la diminution de moyenne si considérable pour certaines voitures que l'on voyait passer à 160 à l'heure et qui n'atteignaient pas le 100 sur le tour. Le vainqueur, Lautenschlager, lui-même, avec une voiture plus puissante, fit une vitesse inférieure à celle de Nazzaro sur le même Circuit en 1907. Le moteur de Rigal par exemple, faisait 140 chevaux ; il n'a pas cessé de tourner pendant toute la course, et Rigal, premier Français, se classe quatrième, à 35 minutes derrière le premier.

On ne niera pas que la course soit une leçon de choses. La Commission Sportive, comme les constructeurs, en a profité ; l'alésage pour 1909 a été réduit à 130 millimètres par la première, les seconds ont apporté tous leurs soins à augmenter l'adhérence de leurs roues motrices sur le sol. Les routes du Circuit d'Anjou, en outre, sont supérieures à celles de Dieppe. Plus éloignées de Paris, elles seront moins détériorées par les voitures des touristes et, peut-être, prendrons-nous à Angers notre revanche de Dieppe, de Sicile et de Lombardie.



LAUTENSCHLAGER
Vainqueur du Grand Prix de l'A.C.F.



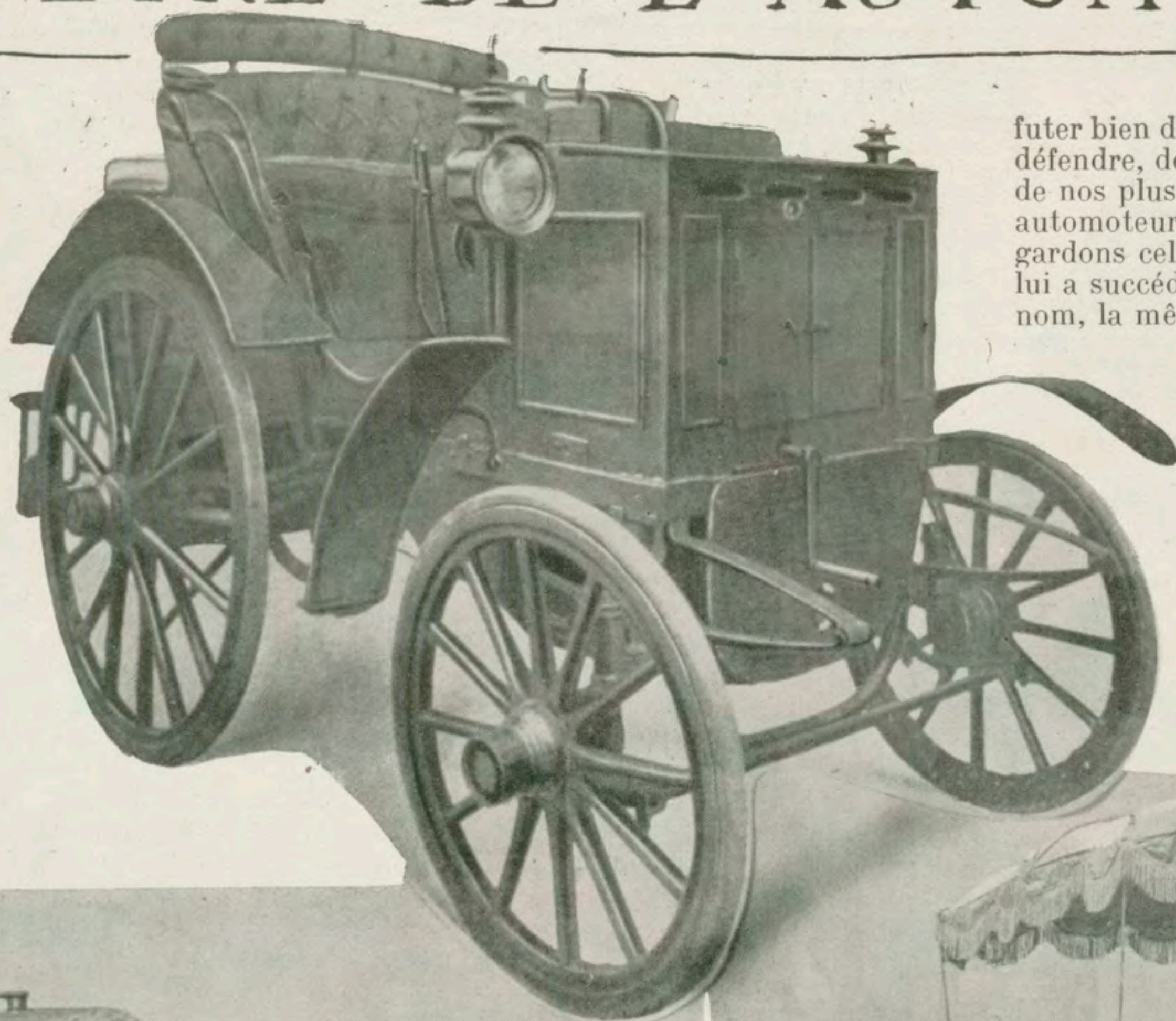
MARCEL VIOLETTE.

CISSAC
L'infortuné coureur qui fut tué.

L'ANCÊTRE DE L'AUTOMOBILE

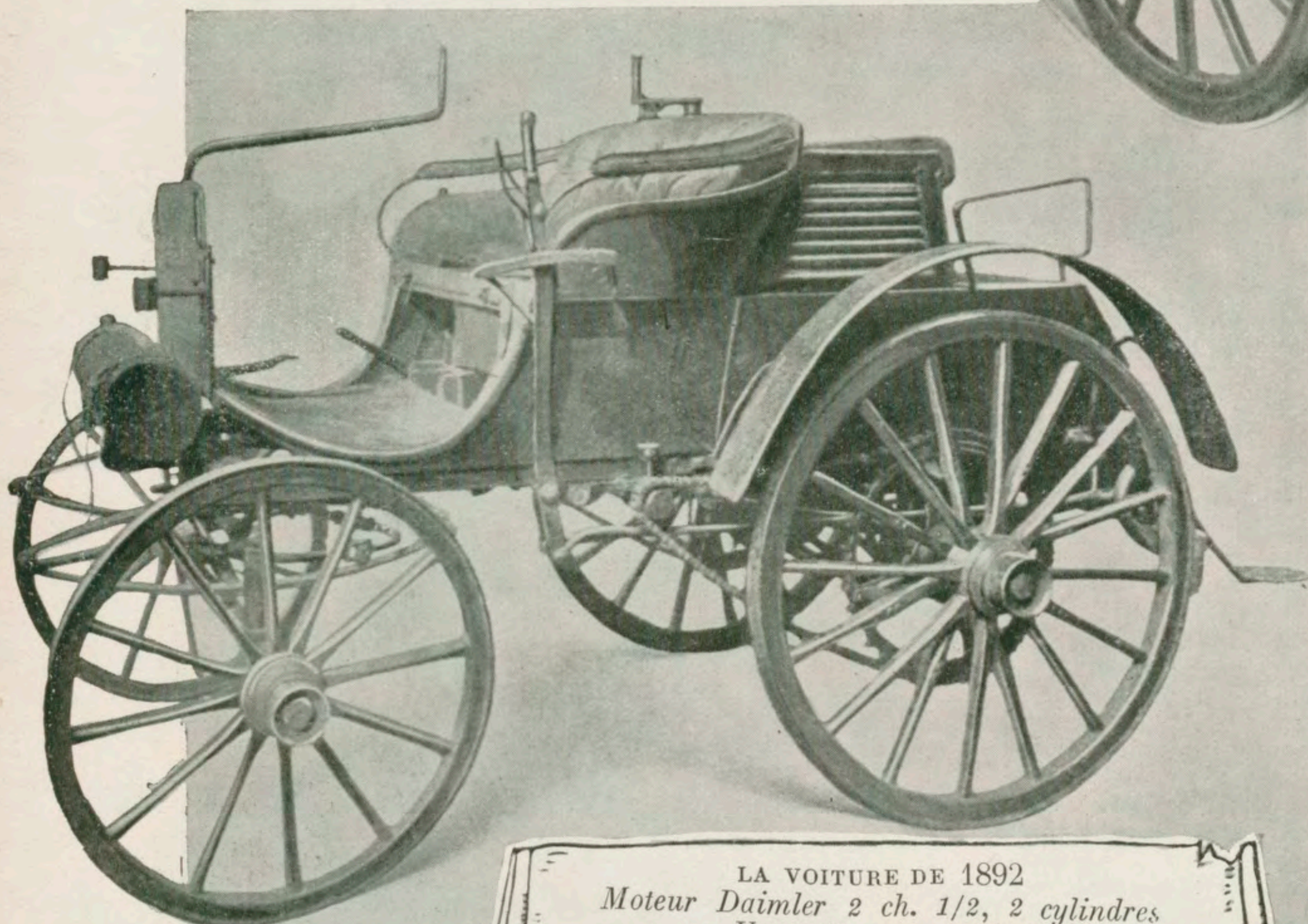
PARMI les exemples cherchés par les psychologues pour montrer l'un des caractères d'une race, il en est peu d'aussi frappant que celui donné par l'élite d'un peuple, soudain séduite lors de l'essai d'une invention nouvelle et donnant à son perfectionnement, à sa vulgarisation son énergie et son argent.

Notre esprit français, accusé de légèreté, de manque d'idées suivies, prend une jolie revanche sur ses trop absolus détracteurs, en leur demandant de se remémorer les onze dernières années d'efforts et de labeur ininterrompu qui furent fournies chez nous et qui donnèrent au monde l'automobile de 1909. Il y a dans cette œuvre, une tension d'esprit constante, une volonté tenace, une facilité de création merveilleuse qui permettraient de ré-



futer bien des arguments. A ceux qui voudront nous défendre, donnons des armes solides ; prenons l'un de nos plus vieux, de nos plus célèbres véhicules automoteurs exposé au premier Salon en 1898 et regardons celui qui, construit par la même maison, lui a succédé en 1909, ayant conservé le même renom, la même estime universelle. Choisissons l'une de ces voitures qui, conduites par Gilles Hourgières, gagnèrent Paris-Dieppe et Paris-Marseille en 1897, ou bien celles qui, dirigées par M. de Knyff furent victorieuses dans Paris-Bordeaux en 1898 et le Tour de France en 1899, et com-

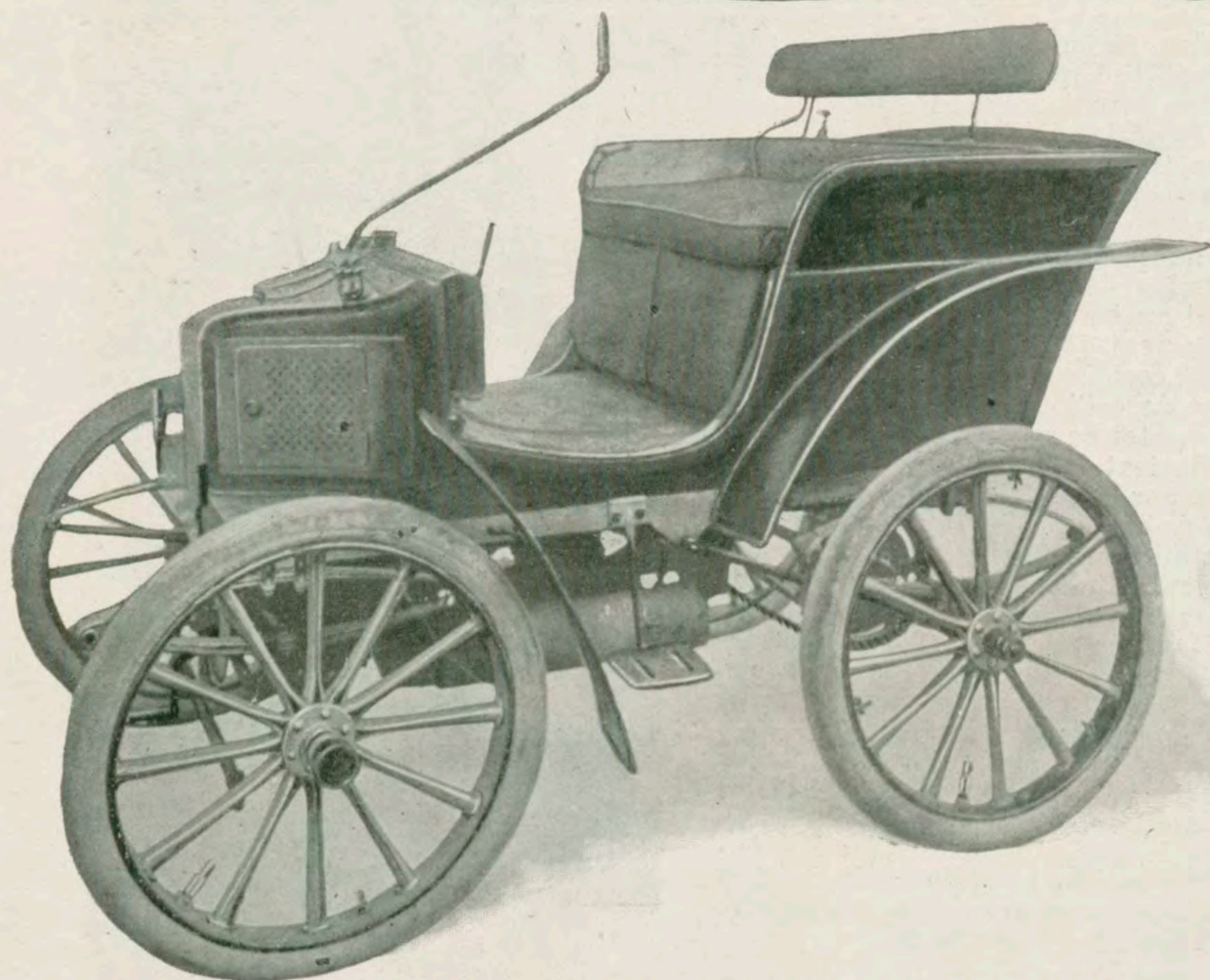
LA VOITURE DE 1891
Moteur Daimler 2 ch. 1/2, à 2 cylindres en V.



LA VOITURE DE 1892
Moteur Daimler 2 ch. 1/2, 2 cylindres en V, 3 vitesses et 2 chaînes.



UN AUTRE MODÈLE DE 1892
Moteur Daimler, 1 ch. 2 cylindres en V, 62/106. 3 vitesses et une seule chaîne.

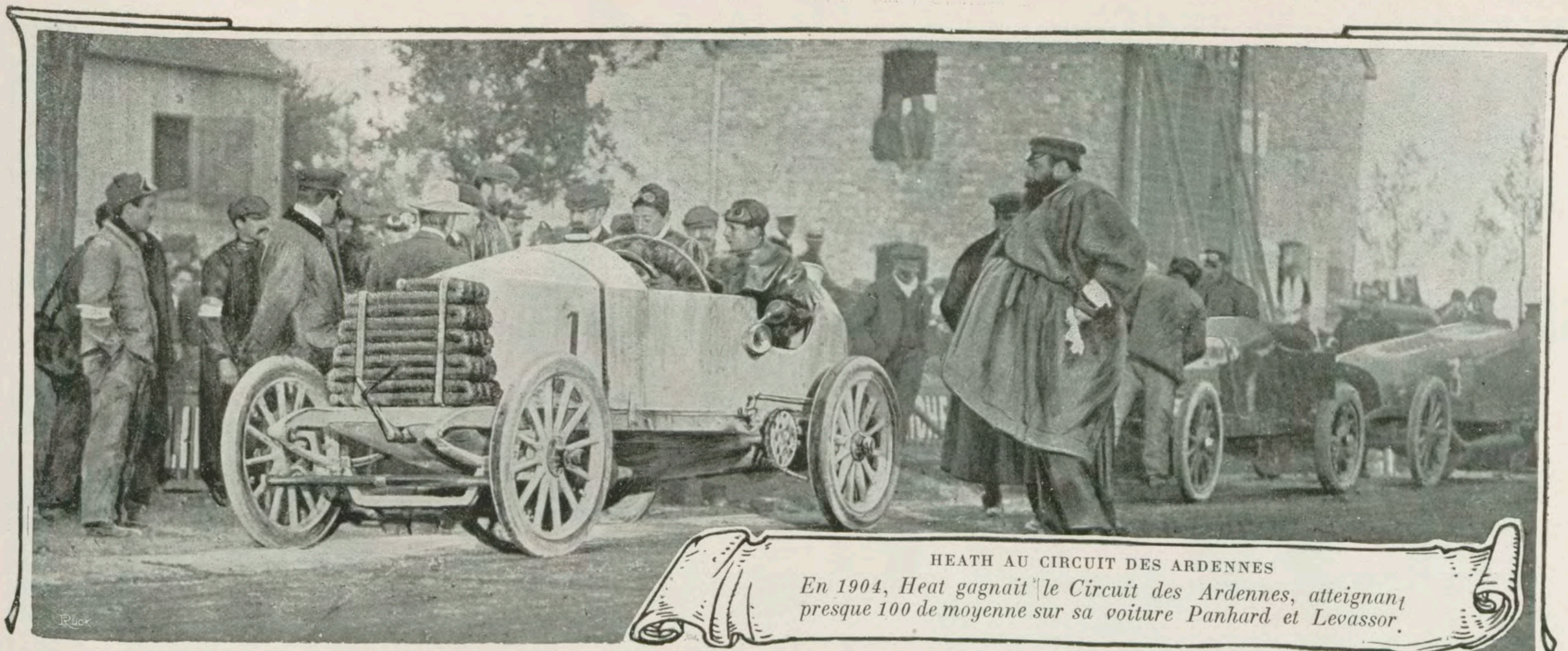


LA VOITURE DE 1897
Moteur Phénix, 2-chevaux 1 cylindre, une seule chaîne, roues à pivot à billes.



LE CAB DE 1896
Moteur 8-chevaux. Le moteur et la partie mécanique tiennent à la carrosserie.

parons-les aux voitures d'aujourd'hui établies par notre grande et vieille maison Panhard et Levassor. Les formes changent, la voiture s'abaisse, se rapproche du sol,



HEATH AU CIRCUIT DES ARDENNES
En 1904, Heath gagnait le Circuit des Ardennes, atteignant presque 100 de moyenne sur sa voiture Panhard et Levassor.

devient plus stable ; elle s'allonge aussi ; tandis que la voiture que Levassor conduisait dans son admirable raid Bordeaux-Paris et retour avait 1 mètre 30 d'empattement, les voitures de Paris-Marseille-Paris avaient 1 m. 70, celles du Tour de France 2 mètres. Dans Paris-Toulouse, l'empattement atteint 2 m. 25 et 2 m. 40 dans Paris-Berlin. Le moteur à 4 cylindres est apparu, exigeant un long capot qui contribue à donner à l'automobile une forme de plus en plus personnelle.

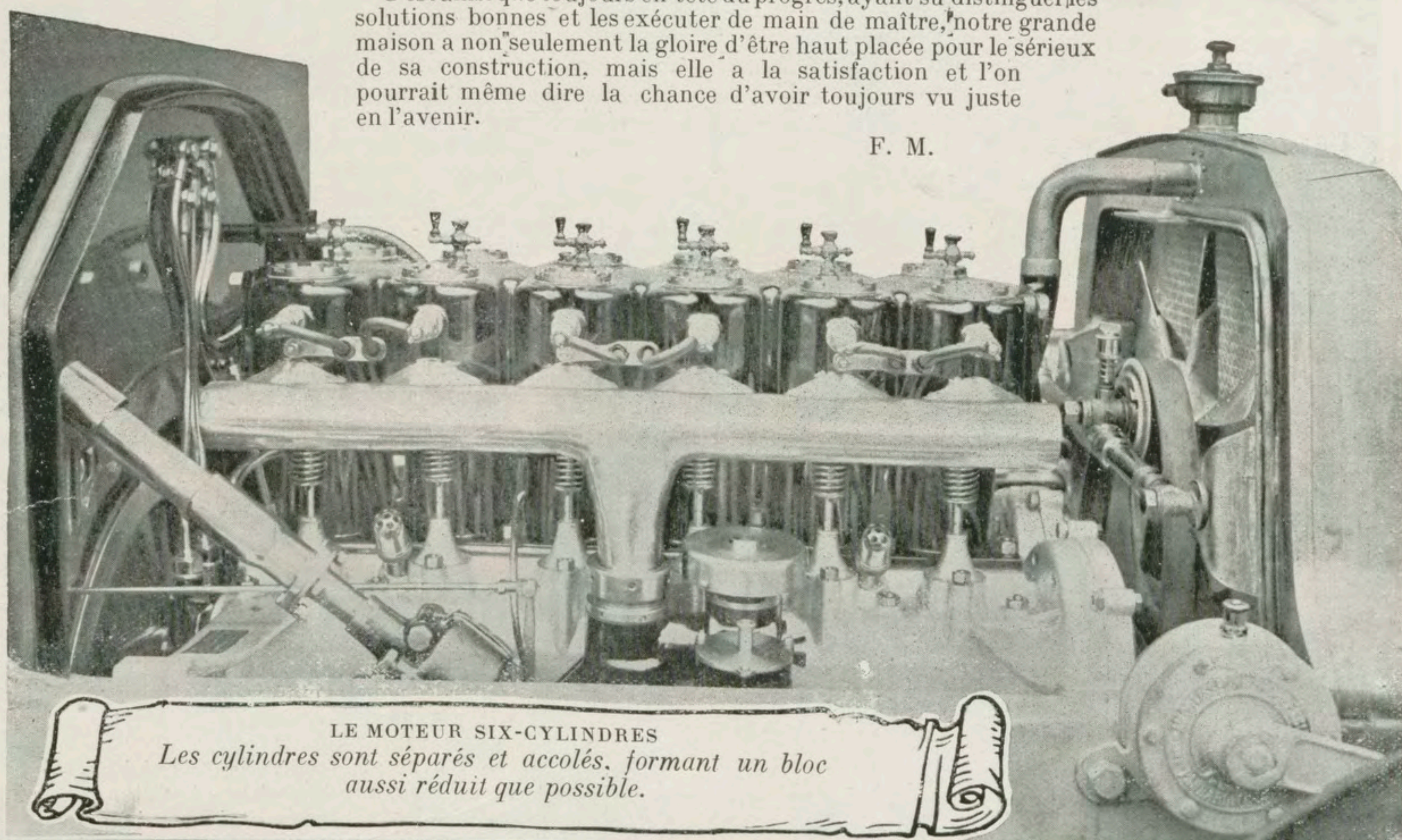
Un embrayage métallique à disques était déjà monté sur les Panhard-Levassor qui coururent aux Ardennes en 1904.

Nous sommes peut-être arrivés cette année à la forme définitive et les modèles Panhard-Levassor exposés au Salon de 1909 nous en montrent la perfection.

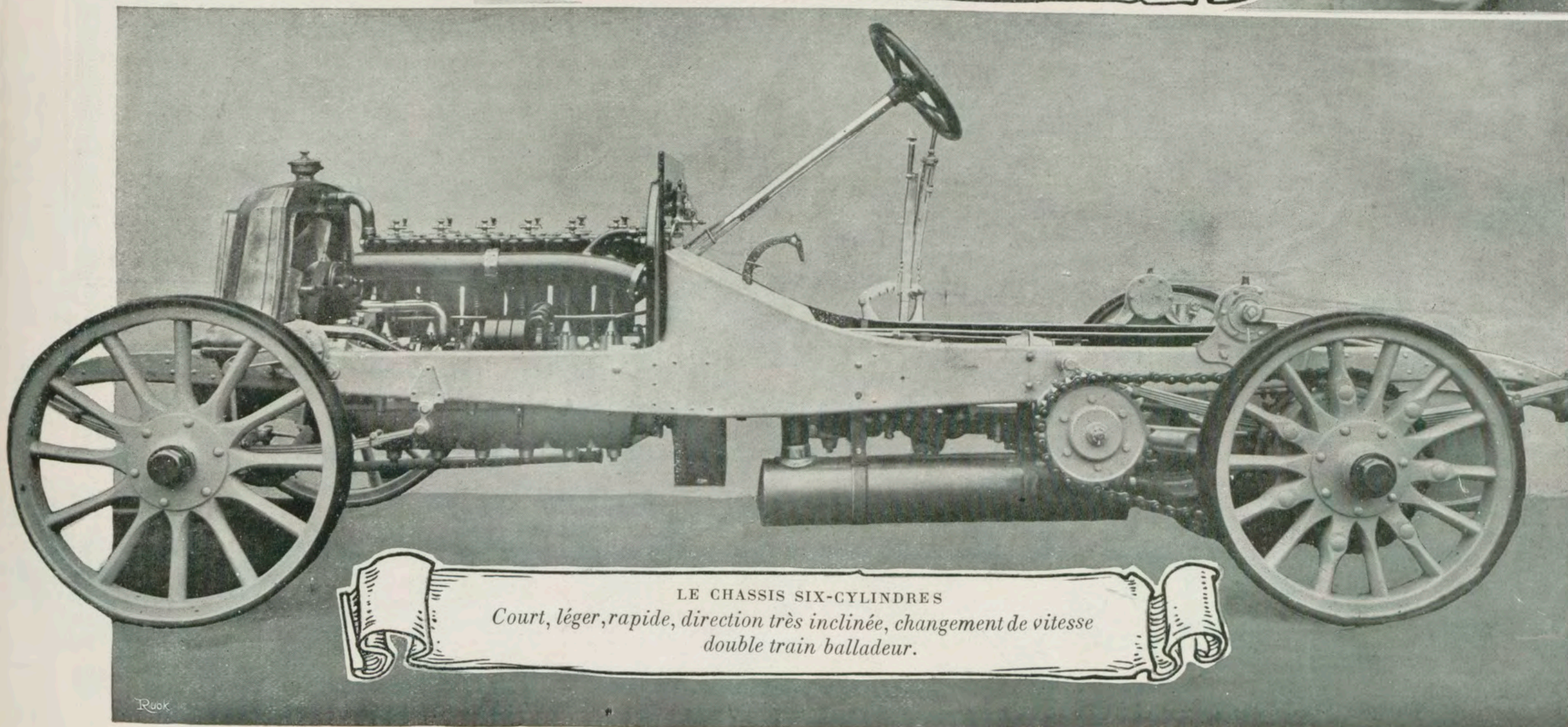
Ce sont d'abord une 2-cylindres, type très simple, très robuste, particulièrement intéressante pour ceux qui désirent une voiture légère parfaite, une 18, une 25-chevaux, 4 cylindres, à cardan ou à chaînes, excellents types de tourisme que vient compléter une robuste et magnifique 6-cylindres à chaînes.

C'est ainsi que toujours en tête du progrès, ayant su distinguer les solutions bonnes et les exécuter de main de maître, notre grande maison a non seulement la gloire d'être haut placée pour le sérieux de sa construction, mais elle a la satisfaction et l'on pourrait même dire la chance d'avoir toujours vu juste en l'avenir.

F. M.



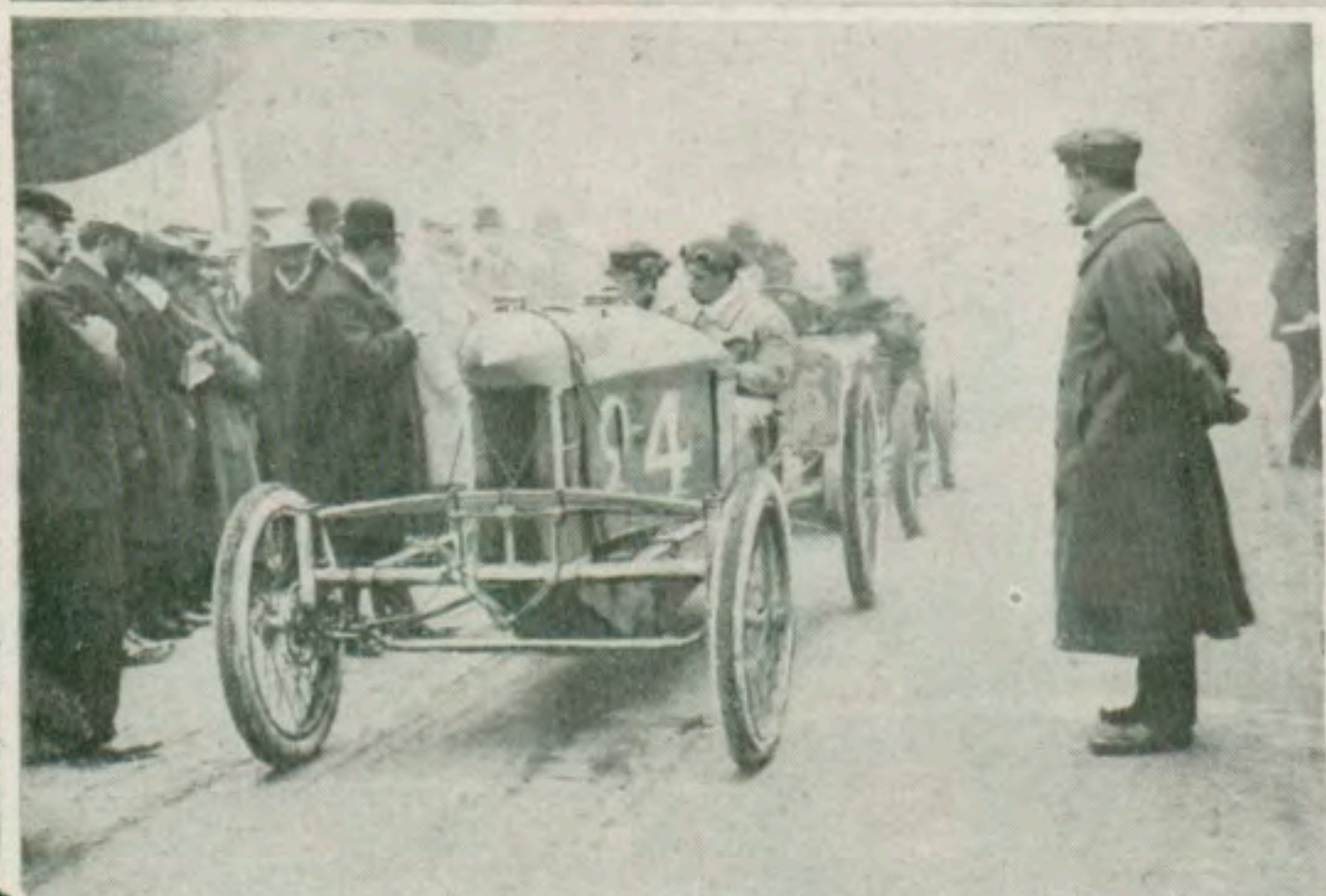
LE MOTEUR SIX-CYLINDRES
Les cylindres sont séparés et accolés, formant un bloc aussi réduit que possible.



LE CHASSIS SIX-CYLINDRES
Court, léger, rapide, direction très inclinée, changement de vitesse double train balladeur.



La Coupe des voiturettes



LE DÉPART
Henri Desgrange, directeur
de l'Auto, va donner le signal
du départ.

REPORTÉE au second plan par le Grand Prix des petites voitures disputé sur le Circuit de Dieppe, la Coupe annuelle des voiturettes réunit un moins grand nombre d'engagements que l'année précédente. Elle se disputa le 27 septembre, sur un circuit de 500 kilomètres, au départ de Compiègne. La route, accidentée et sinueuse à souhait, se déroulait sous les frondaisons épaisses et vertes de la forêt de Compiègne.

Trente et un concurrents se présentèrent au départ. La lutte fut acharnée entre Sizaire, Naudin et Leboucq, d'une part, et Giuppone et Goux d'autre part. Mais les deux premiers, plus vites et aussi habiles, veinards aussi, ne fut retardé par un incident, tinrent la tête pendant toute la course. Les deux autres luttèrent désespérément pour finir à une minute de distance.

Sur la route, les moteurs de longue course montrèrent leur supériorité, puisque les deux premiers n'avaient pas moins de 250 millimètres, comme le quatrième et que le troisième atteignait 1.200 millimètres. Ainsi l'exemple est-il donné par les constructeurs de petites voitures aux ingénieurs des grandes maisons.

Les quatre cylindres étaient désavantagés par le règlement. Celui de 1909 les a plus équitablement partagés. Nous verrons s'ils prendront leur revanche. F.-A. WHEEL.

L'ARRIVÉE
Le vainqueur de la Coupe des Voiturettes fut Naudin.



A PIERREFONDS
Curieuse antithèse de la voiture moderne et du château.



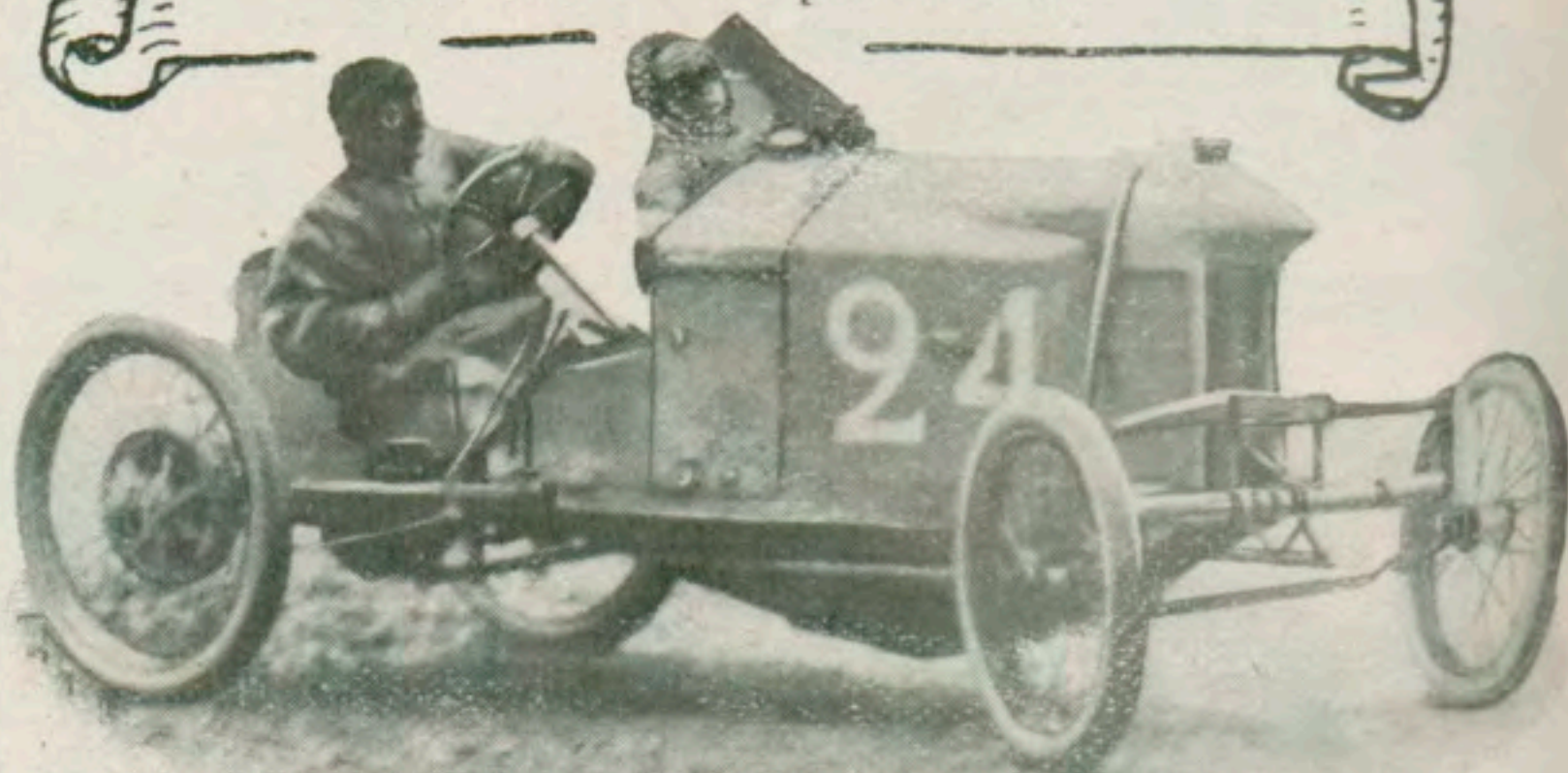
AVANT LA COURSE
Naudin procède au remplissage du réservoir d'eau.



APRÈS LA VICTOIRE
Sizaire félicite son concurrent et camarade de sa victoire.

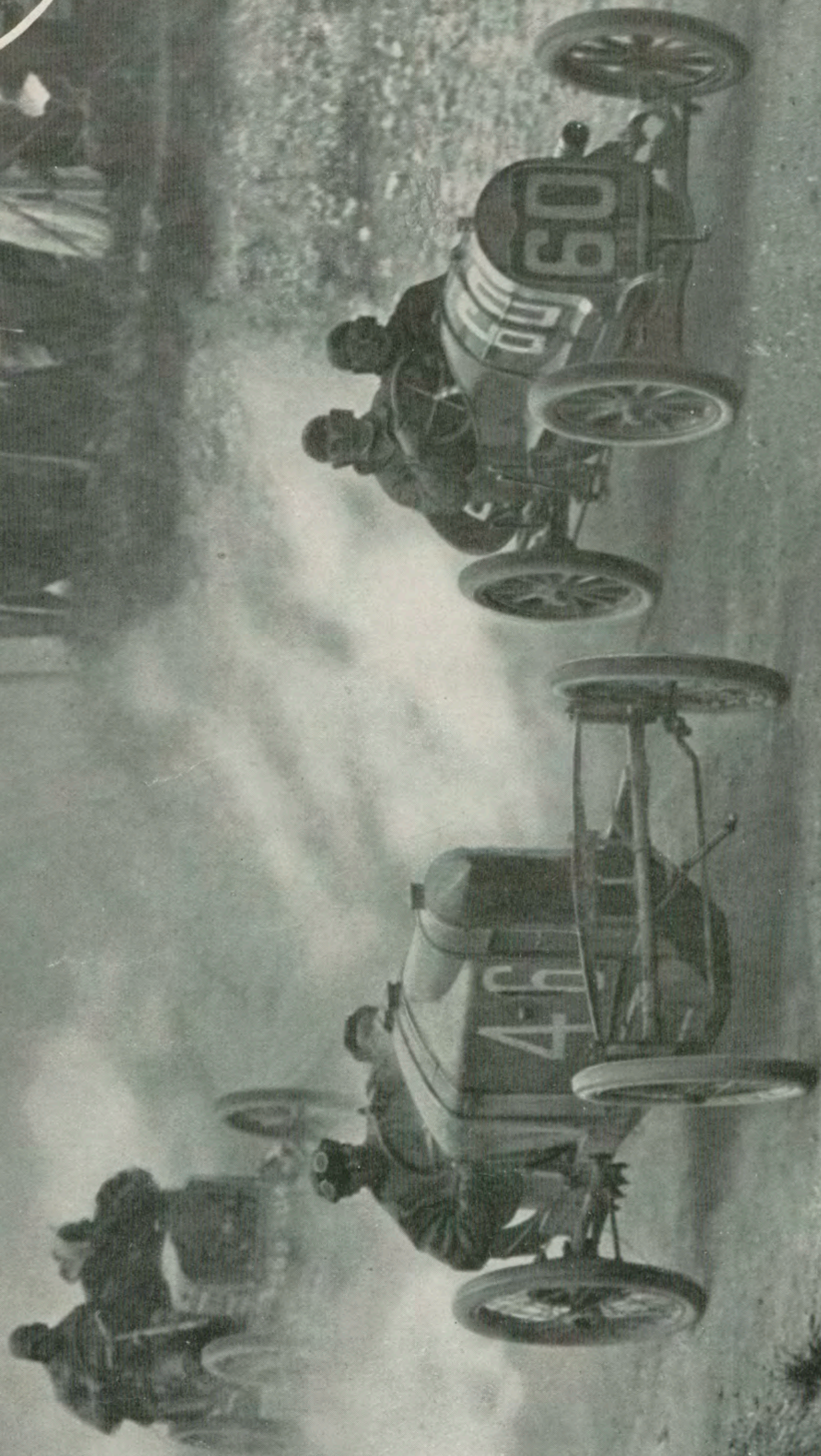
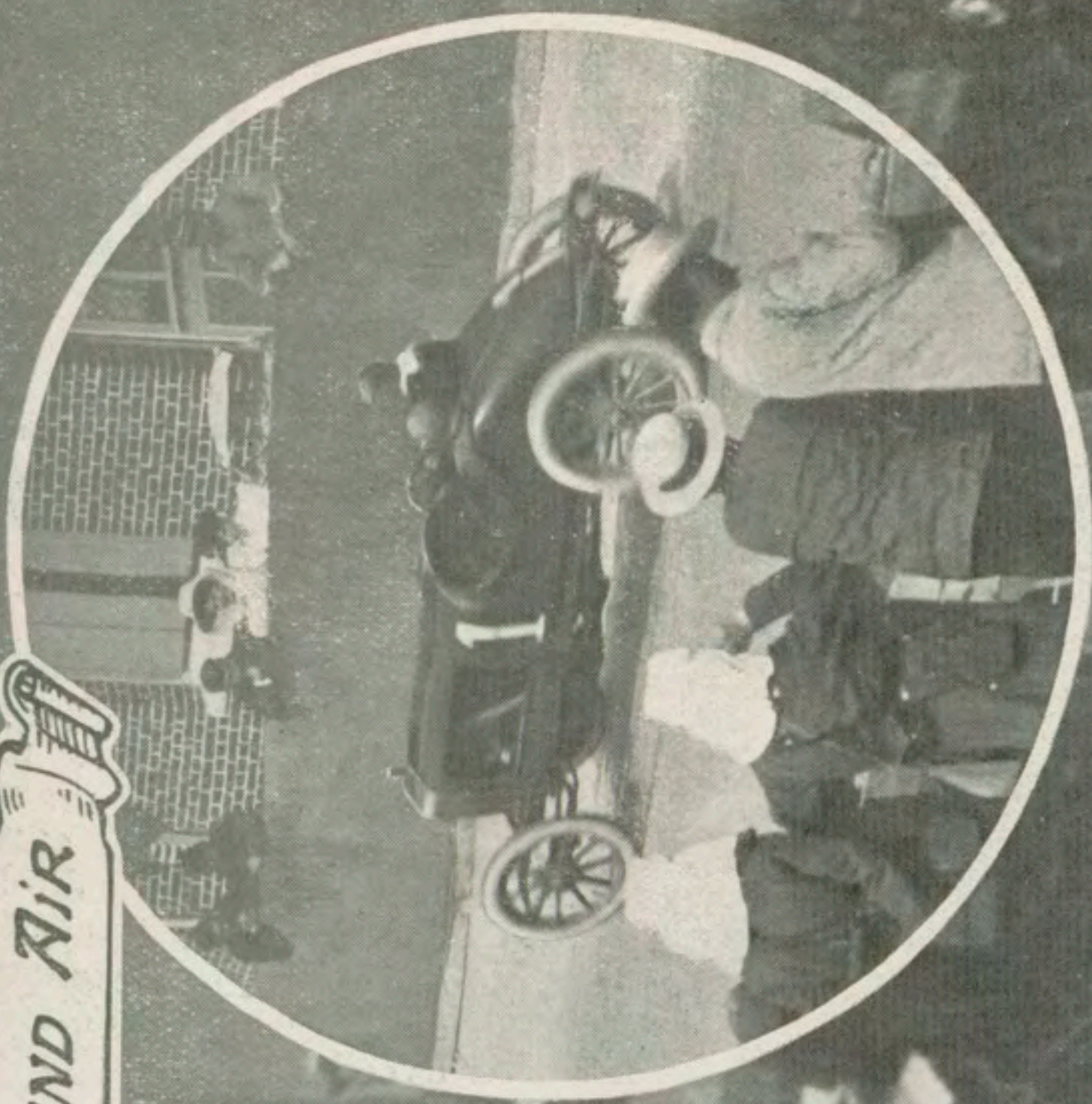


AU VIRAGE DE GILOCOURT
Ce virage, en côte, était un des plus durs du parcours.



LE GRAND-PRIX DES VOITURETTES

LA VIE AU GRAND AIR

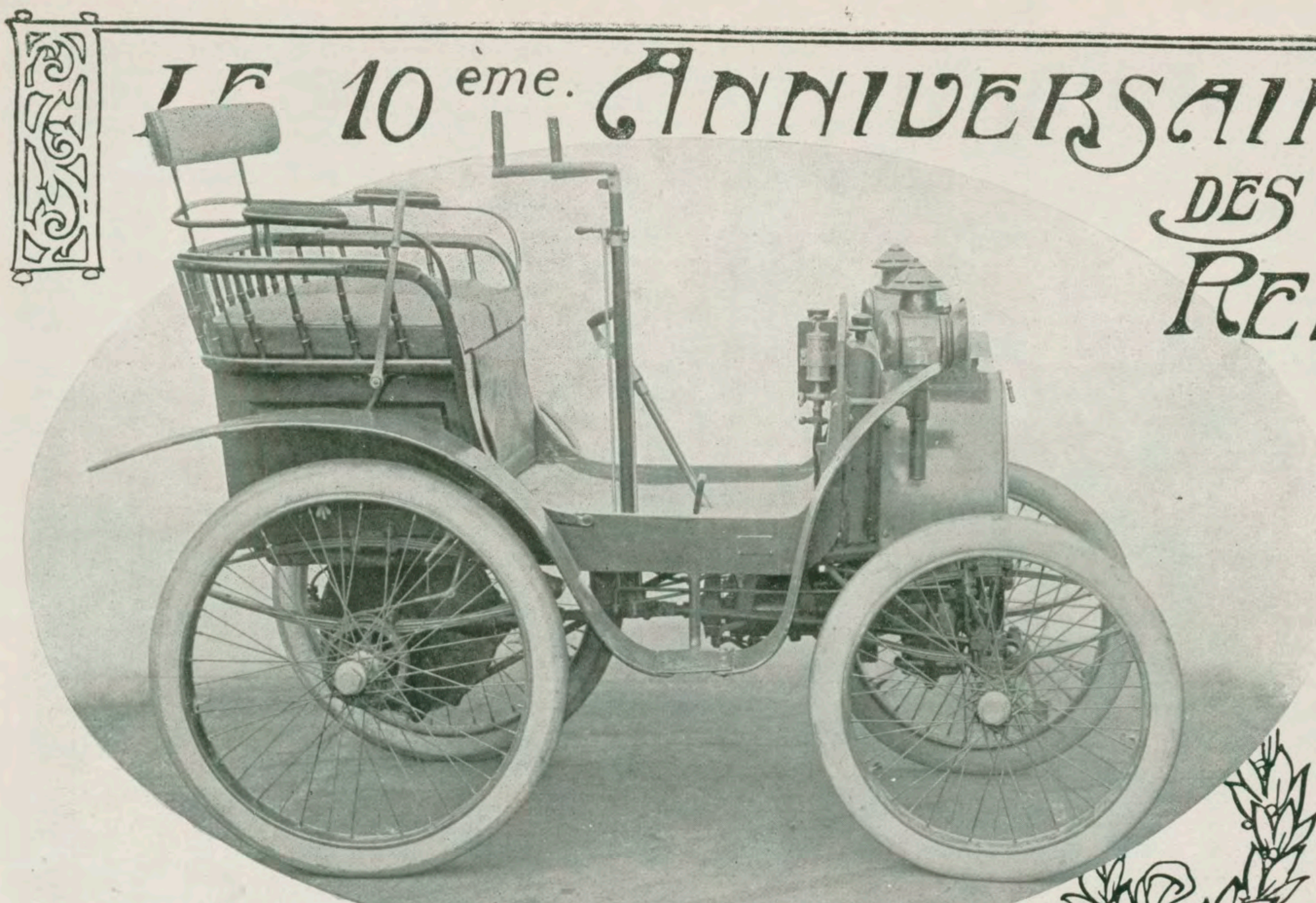


AU VIRAGE DE LONDINIÈRES. — UN FRISSON D'ÉMOTION !

Le Grand Prix des Voiturettes disputé le 4 Juillet sur le circuit de Dieppe a été remporté par Guyot (en haut) qui a couvert les 462 kil. en 5 h. 45 m. 30 s. 4/5, devant Naudin, second.



LE 10^{ème}. ANNIVERSAIRE DES RENAULT



LA VOITURETTE 1 CH. 3/4
La première voiturette Renault avait déjà ce cachet d'élégance qui caractérise la construction de Billancourt.

LA maison Renault frères célèbre cette année le dixième anniversaire de son existence.

Il y a dix ans, en effet, que M. Louis Renault créait, pour son usage personnel, la petite voiture, désormais célèbre, mue par un moteur de Dion à ailettes de 1 ch. 3/4. — A titre de curiosité, il est intéressant de décrire rapidement ce petit véhicule qui a fait longtemps l'admiration des chauffeurs.

Le moteur est placé à l'avant de la voiture, dans un capot dont le devant, à faux air de radiateur, s'ouvre, à l'instar d'un simple garde-manger: c'est d'ailleurs un garde-manger si l'on veut, ce capot, puis qu'il contient, avec le moteur, sa provision d'essence.

La transmission se fait par engrenages d'angles, supportés par un arbre articulé au moyen de joints de Oldham: c'est la première transmission à cardans, la maison Renault y est restée fidèle, et, seule de toutes les maisons d'automobile, ne lui a jamais fait d'infidélités pour la chaîne.

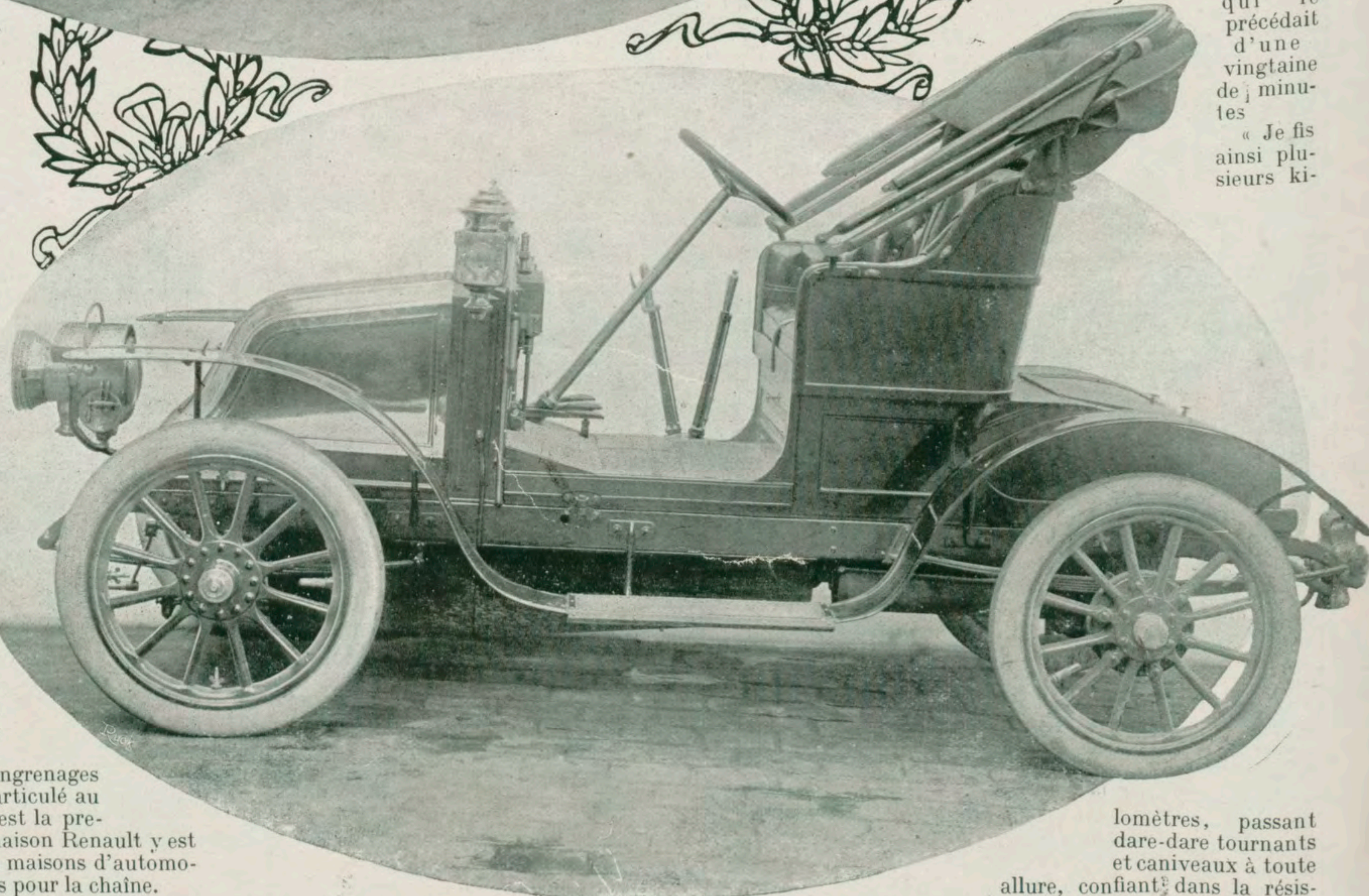
Le changement de vitesses était commandé par une poignée placée à la gauche du conducteur, lequel n'a, à sa droite, qu'un levier de frein.

En 1899, apparaît une puissante 2 ch. 1/4, qui a d'ailleurs exactement la même anatomie que sa petite sœur aînée. Elle se classe première dans Paris-Trouville et dans Paris-Ostende.

C'est n'est qu'en 1900 qu'apparaît le type bien connu des voitures Renault à radiateurs sur le côté. — Le moteur va, en effet, désormais être pourvu d'un refroidissement par circulation d'eau. Sa puissance (3 ch. 1/2) justifie d'ailleurs cette complication. L'eau circule en vertu du principe dit du thermo-siphon, auquel les Renault sont toujours restés fidèles: quand on est arrivé du premier coup à la quasiperfection, à quoi bon changer? Chaque année doit d'ailleurs être marquée d'un succès: c'est une Renault qui gagne Paris-Toulouse, et retour, et qui, l'an prochain, va gagner Paris-Berlin.

Avec les années, le moteur grandit. 1901 voit naître un type pourvu d'un moteur de 4 ch. 1/2. C'est cette voiturette qui comporte, la première, un volant de direction: le chauffeur n'avait eu, en effet, jusqu'alors qu'un simple guidon à sa disposition.

1902 marque une glorieuse étape de la construction. Cessant de construire des voiturettes, les usines de Billancourt se mettent à la voiture légère, et cette voiture légère, pour son coup d'essai... s'adjuge la première place dans



LA VOITURETTE 1908

Quelle évolution en dix ans! Il semble, malgré quelques caractères communs, qu'on ait à faire à des véhicules de principe différent.

à quelques mètres seulement de la voiture, je distinguai le conducteur et poussai, avec mon mécanicien, des hurlements de bête fauve pour arriver à le faire ranger sur sa droite... Alors je le dépassai... J'étais en tête de ma catégorie.

La voiture de la course était une 16-chevaux, construite en entier par l'usine; à partir de ce moment, en effet, les frères Renault construisent leurs moteurs, abandonnant le de Dion qui leur avait servi jusqu'alors.

L'année qui suit devait être marquée d'un autre triomphe, mais aussi, hélas! d'un deuil pour la maison: Paris-Madrid. Louis Renault arrive premier des voitures légères, mais son frère trouve la mort au champ d'honneur.

Longtemps spécialisée dans la voiture légère, la maison Renault ne peut suffire à la demande de ses clients. Elle se remet en course en 1905, pour la dernière coupe Gordon-Bennett, et Edmond se classe honorablement dans les éliminatoires.

Le triomphe de Szisz en 1906 sur le circuit de la Sarthe est encore présent à

Paris-Vienne avec Marcel Renault.

Il est d'ailleurs probable que la maison désormais célèbre aurait enregistré une double victoire, sans l'accident arrivé à Louis Renault, qui, après une collision avec le baron de Caters dans les terribles défilés de l'Arlberg, remonte son arrière-train sur la route et reconstruit une roue brisée.

Rappelons les impressions du vainqueur, le dernier jour de la randonnée, alors qu'il ne songeait encore qu'à se classer premier de sa catégorie. Il avait encore devant lui Edmond sur

Darracq qui le précédait d'une vingtaine de minutes.

« Je fis ainsi plusieurs ki-

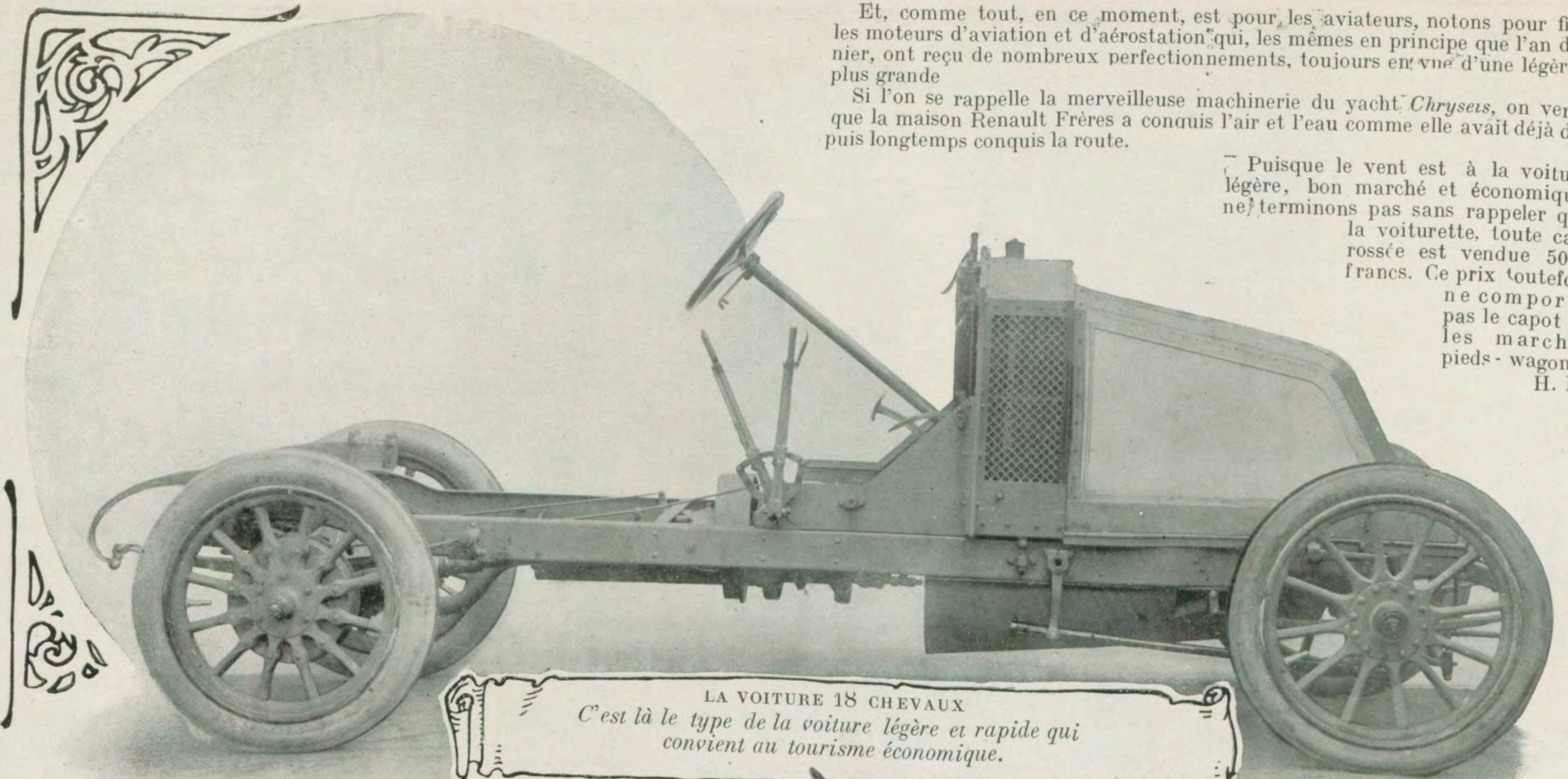
lomètres, passant dare-dare tournants et caniveaux à toute allure, confiant dans la résistance de ma voiture, lorsque tout à coup j'aperçus au loin

un petit nuage de poussière... Le nuage augmenta... Après quelques instants de réflexion, je me lançai dans ce brouillard épais, et j'avoue que, pendant plusieurs minutes, je marchai au petit bonheur jusqu'à l'instant où, me trouvant

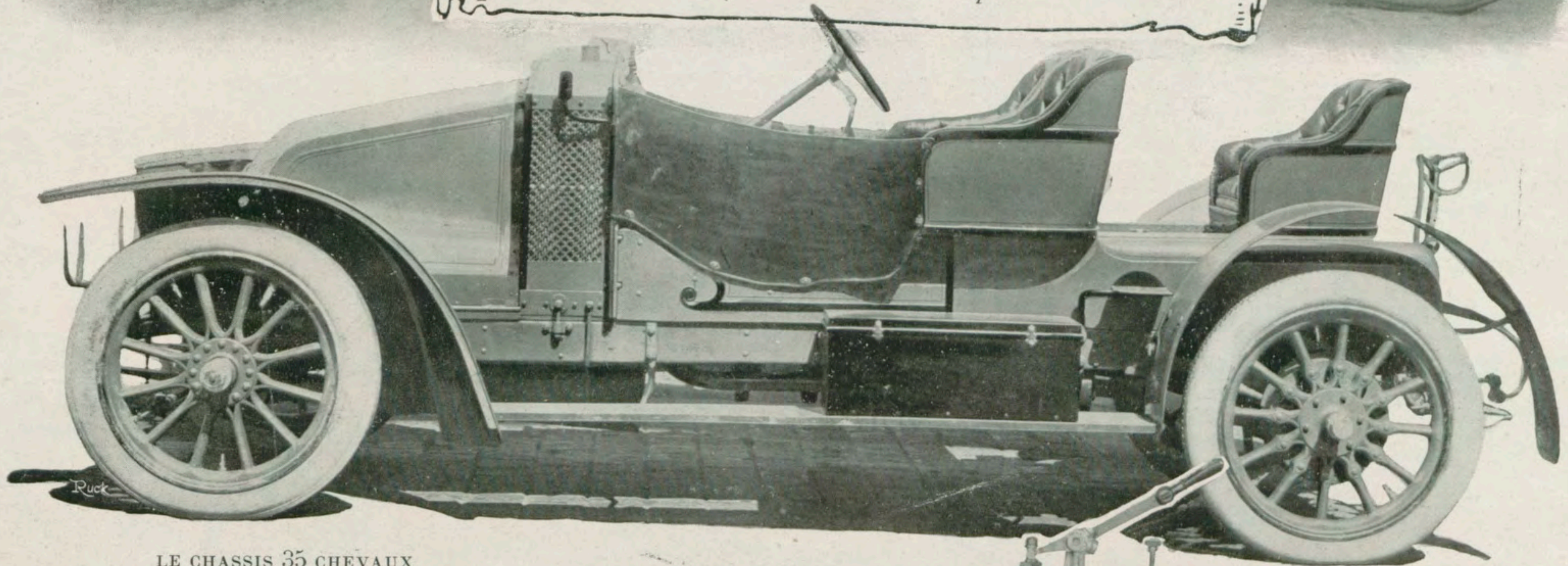
Et, comme tout, en ce moment, est pour les aviateurs, notons pour finir les moteurs d'aviation et d'aérostation qui, les mêmes en principe que l'an dernier, ont reçu de nombreux perfectionnements, toujours en vue d'une légèreté plus grande.

Si l'on se rappelle la merveilleuse machinerie du yacht *Chryseis*, on verra que la maison Renault Frères a conquis l'air et l'eau comme elle avait déjà depuis longtemps conquis la route.

Puisque le vent est à la voiture légère, bon marché et économique, ne terminons pas sans rappeler que la voiturette, toute carrossée est vendue 5000 francs. Ce prix toutefois ne comporte pas le capot et les marchepieds-wagons.
H. P.



LA VOITURE 18 CHEVAUX
C'est là le type de la voiture légère et rapide qui convient au tourisme économique.



LE CHASSIS 35 CHEVAUX

Procédant du 18 chevaux par sa forme et sa légèreté, le châssis 35 chevaux permet des carrosseries plus confortables.

toutes les mémoires. C'est encore Renault qui devait, en 1907 soutenir nos couleurs. Donnons-lui rendez-vous l'an prochain, et cessant de chanter ses prouesses, contentons-nous d'énumérer rapidement les merveilles qu'il offrira à ses visiteurs du Salon.

Notons d'abord la tendance générale dans la construction des châssis Renault 1909 : l'allègement. On sait trop, pour en avoir fait la coûteuse expérience, combien le poids allié à la vitesse consomme de pneus. Or, comme nul ne songe à diminuer la vitesse possible d'un châssis, il reste à diminuer son poids.

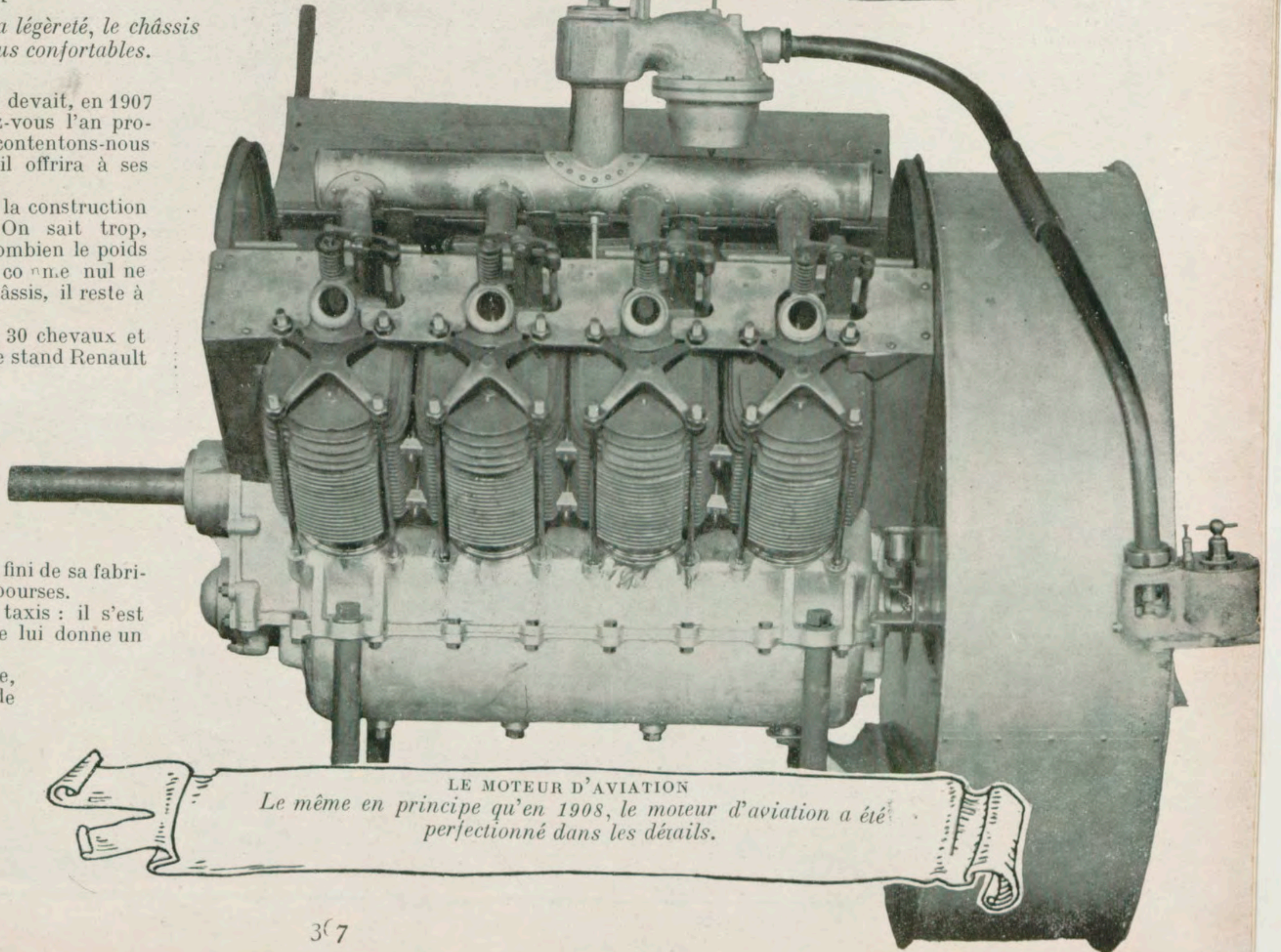
Dans cet ordre d'idées, les deux types 20 x 30 chevaux et 35 x 45 chevaux à 4 cylindres qui occupent le stand Renault sont éminemment intéressants : on a allégé partout, sans diminuer pour cela la solidité. On remarquera en passant la direction très inclinée qui ne contribue pas peu à donner à ces voitures leur cachet de haute élégance.

Nous avons déjà présenté la voiturette à nos lecteurs. Nul doute qu'elle ne soit le grand succès populaire de l'année : son prix relativement peu élevé, eu égard au fini de sa fabrication, permettra son achat aux moyennes bourses.

Voilà encore le type bien connu des taxis : il s'est allégé, lui aussi, et sa direction plus inclinée lui donne un aspect fort séduisant.

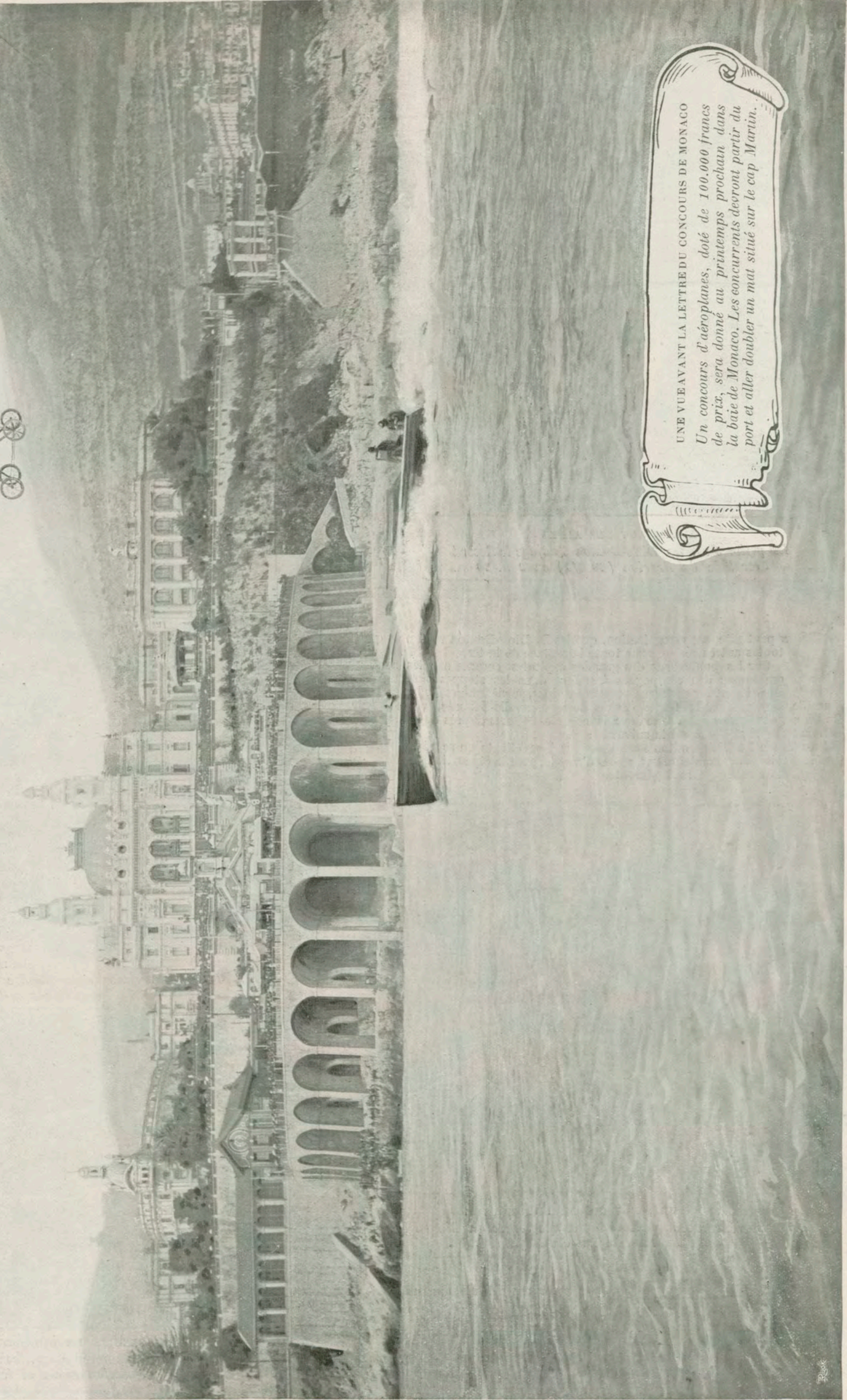
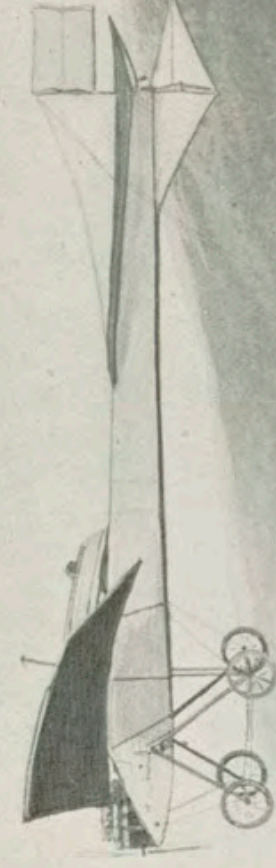
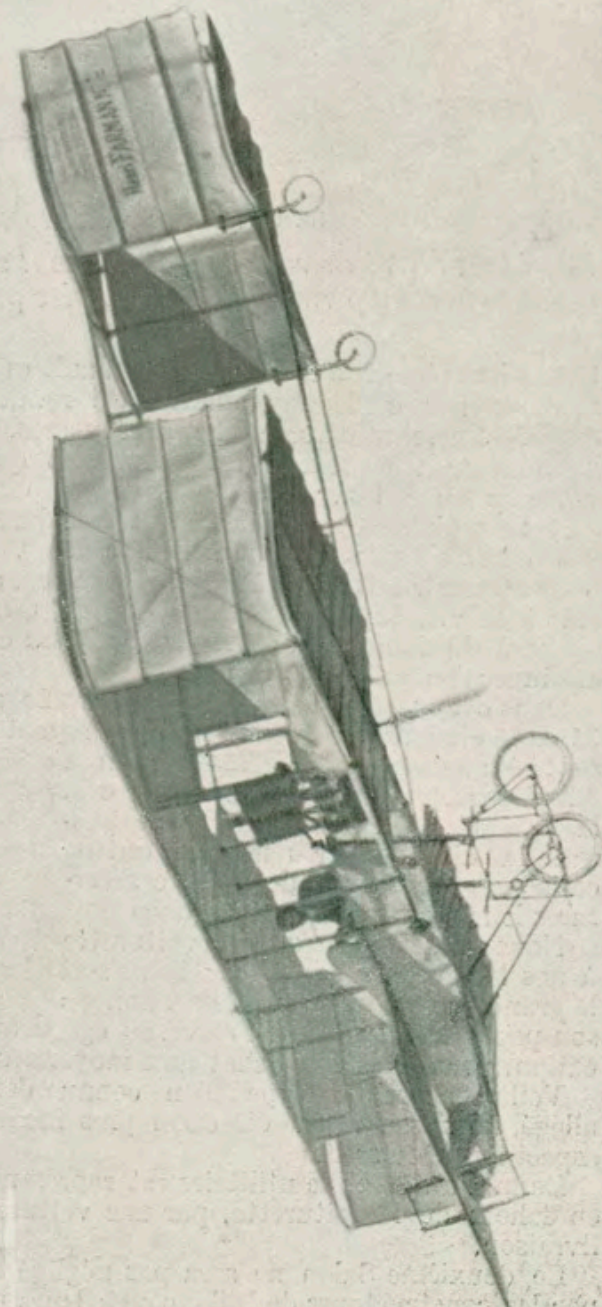
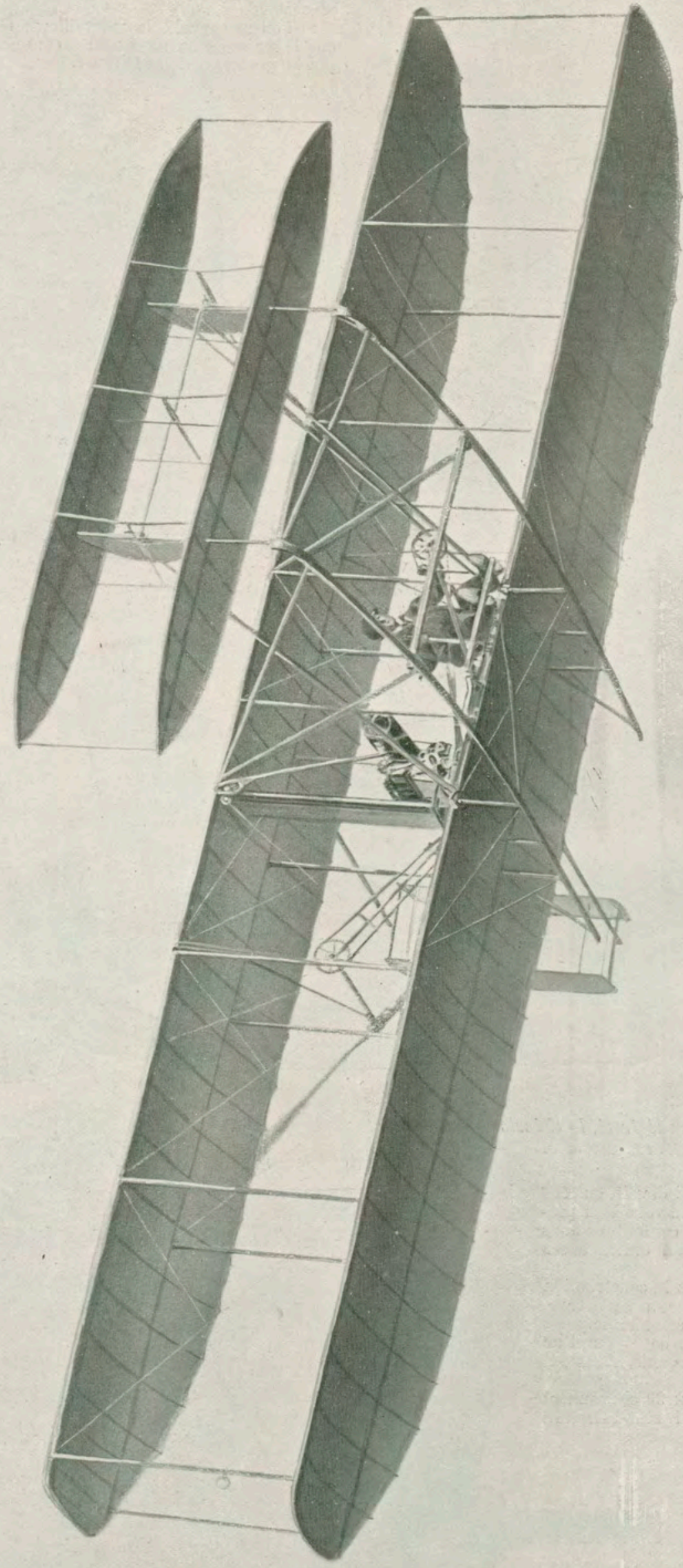
Enfin, l'automobile utilitaire est représentée, en dehors de la voiturette, par une voiture de livraison.

Le deuxième Salon ne sera pas négligé par les constructeurs de Billancourt : leurs groupes électrogènes 10 x 14 et 26 x 32 chevaux, exécutés pour la Marine, ne manqueront pas d'attirer l'attention du visiteur avisé.



LE MOTEUR D'AVIATION
Le même en principe qu'en 1908, le moteur d'aviation a été perfectionné dans les détails.

CE QUE NOUS VERRONS DANS 3 MOIS



UNE VUE AVANT LA LETTRE DU CONCOURS DE MONACO
Un concours d'aéroplanes, doté de 100.000 francs
de prix, sera donné au printemps prochain dans
la baie de Monaco. Les concurrents devront partir du
port et aller doubler un mat situé sur le cap Martin.

CELLES QUI VONT PARTOUT



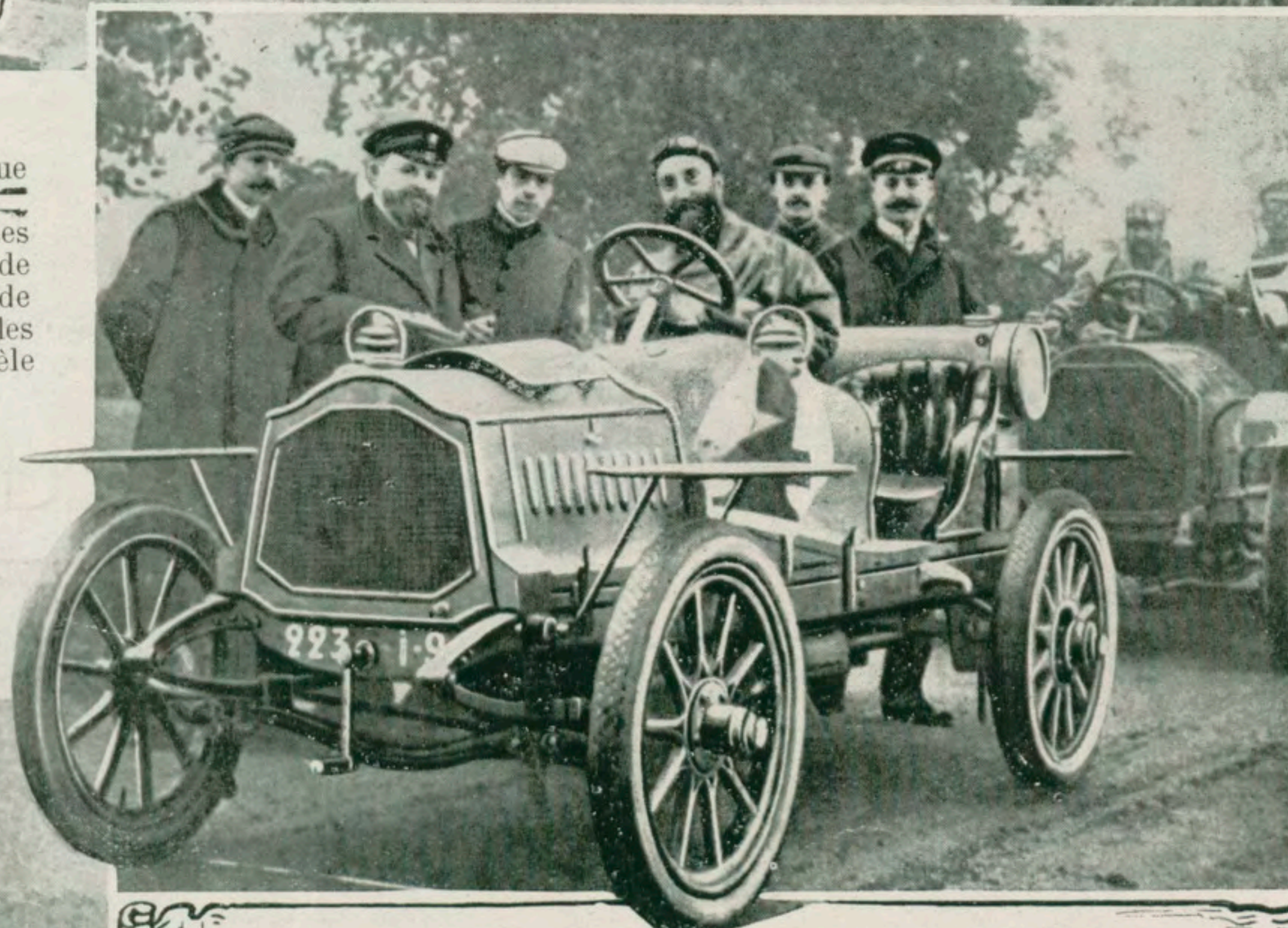
A L'ASSAUT DES ALPES

La petite 8-ch. De Dion-Bouton s'adjuge le Record de l'escalade du Prarion (40 0/0) en 2 h. 20 m.

On peut dire, sans exagération, que les De Dion-Bouton sont plus que toutes autres connues sur toute la surface de la terre habitée.

Sur les boulevards des grandes capitales, comme sur les routes ombreuses des campagnes écartées, dans les steppes pierreux de Sibérie comme sur les sommets des Alpes, sur les ruines de la Grande Muraille, comme dans les forêts vierges de la Nouvelle-Zélande, partout les De Dion-Bouton ont passé. Une des raisons de leur succès auprès de la clientèle sérieuse et qui réfléchit est la suivante :

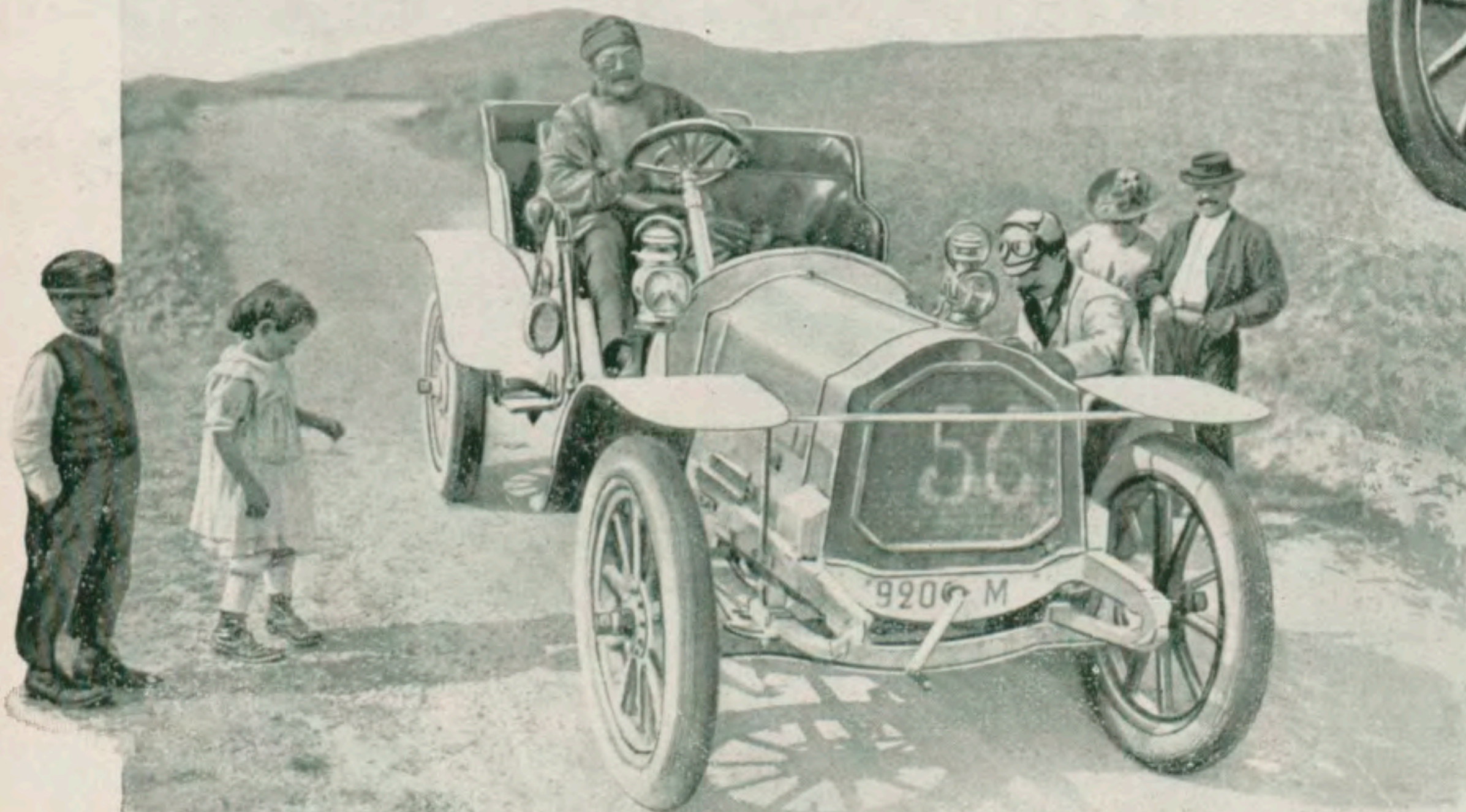
La marque De Dion-Bouton assure partout à ses clients un représentant chez lequel ils pourront s'adresser, en cas d'avarie, pour la réparation urgente ou la pièce de rechange indispensable.



AU MEETING DE

BOULOGNE-S-MER

M. Franchomme sur sa monocylindre De Dion-Bouton remporte la Coupe Caraman-Chimay.

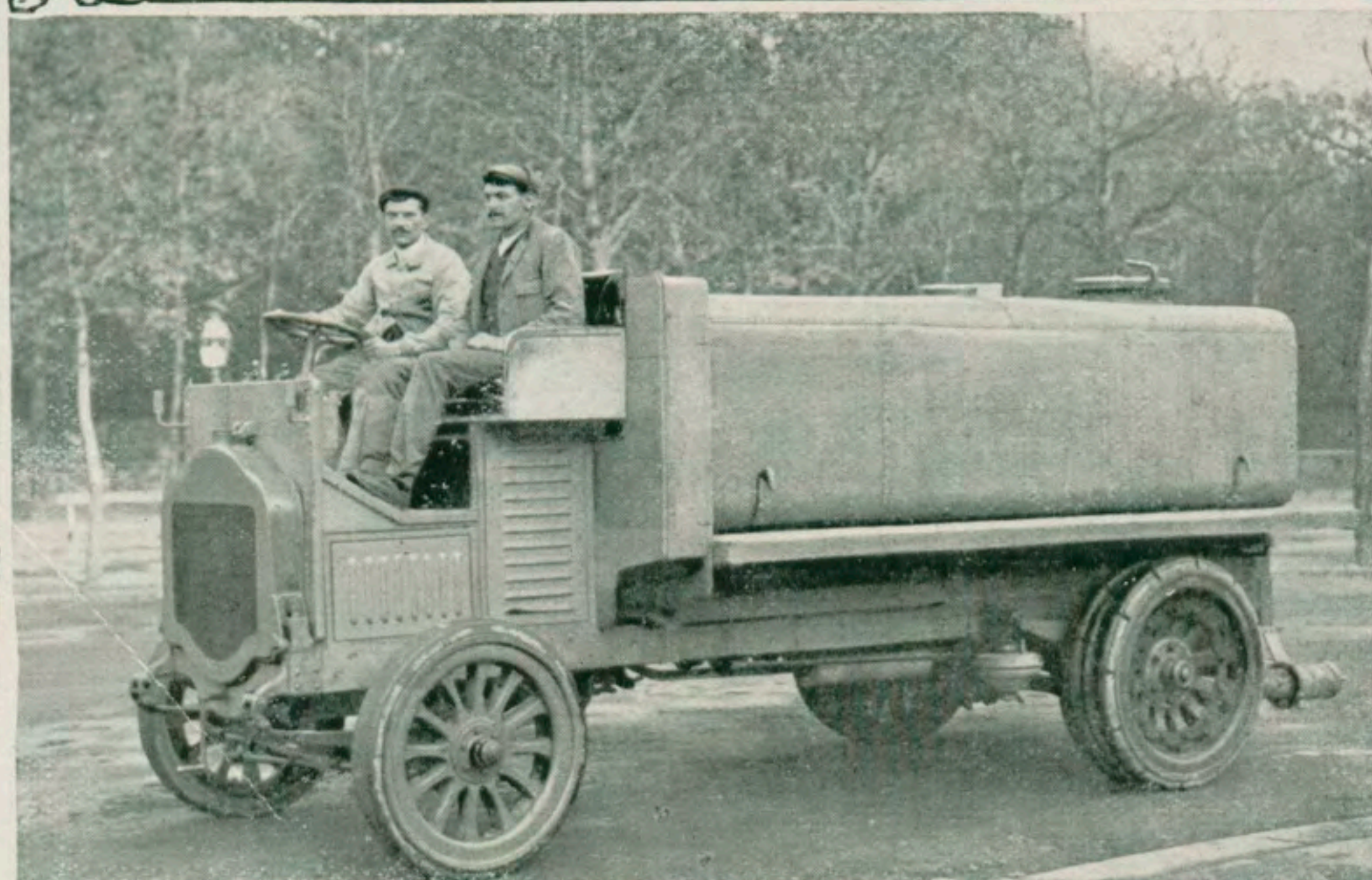


SUR SA 30 CH. DE DION-BOUTON

Marius Masse gagne la classique course du Mont-Pilat dans la catégorie des 4-cylindres.

Ah! la pièce de rechange. On n'en dira jamais assez de mal et assez de bien. Parce que, tout à coup, cette vile parcelle de métal, grande de quelques millimètres, a sauté, voilà la machine arrêtée. L'excursion avait bien débuté et promettait grand plaisir. Voici la machine bloquée, inerte. A l'Usine, aussitôt, le chauffeur télégraphie : « Envoyez telle pièce, toute urgence ».

Or, c'est ici que la question s'aggrave. Si la fameuse voiture est d'une marque minuscule, qui a fait plus de bruit que de besogne, qui a bien sorti quelques voitures, mais a oublié de monter son magasin, c'est en vain que le pauvre



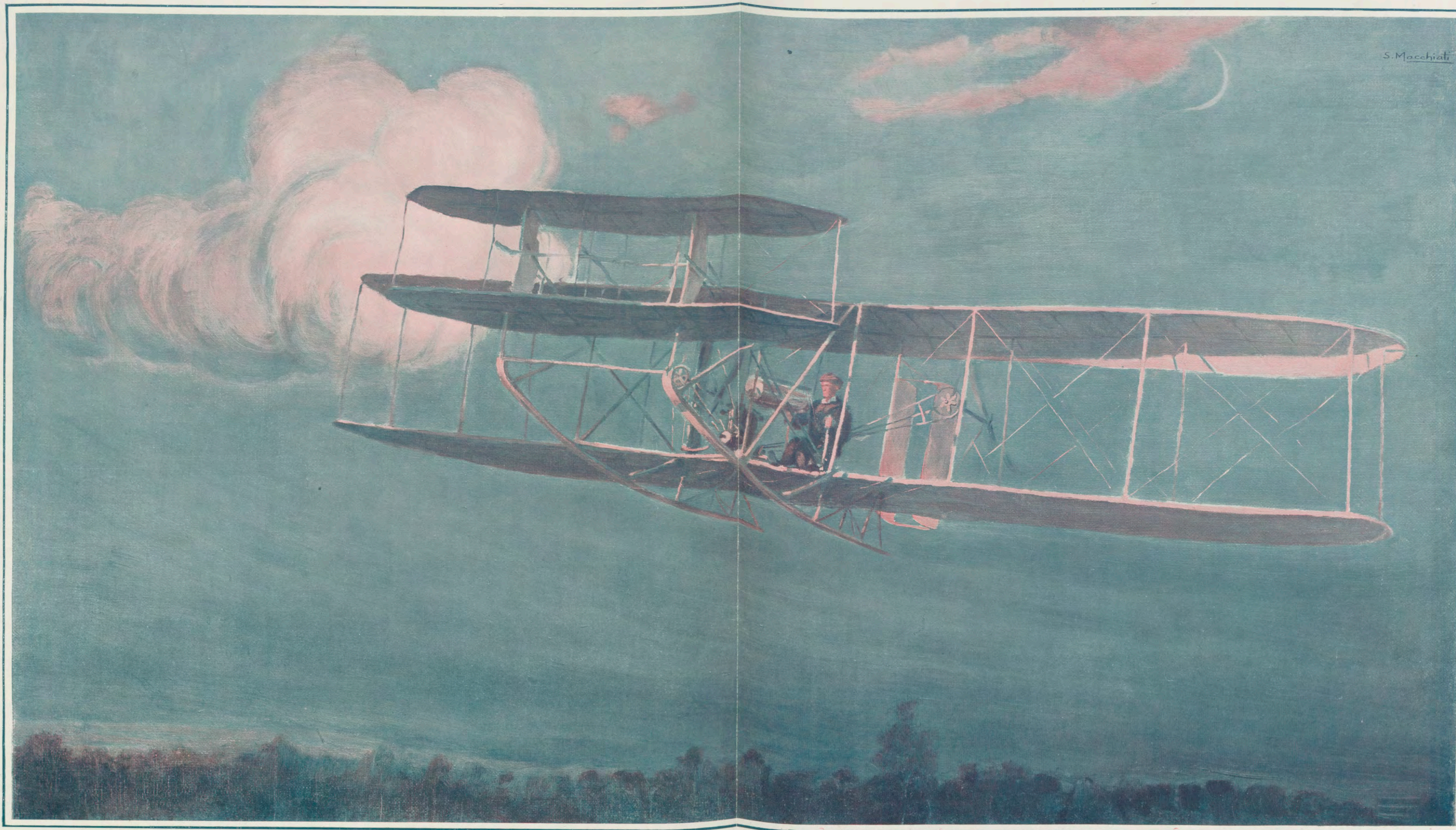
LES ARROSEUSES DE DION-BOUTON

Des villes de Paris, Santander, etc., sont célèbres par leur parfait fonctionnement si économique.

1877

1877

1877





200 AUTOBUS DE DION-BOUTON
Sillonnent les rues de Londres à la satisfaction complète du public et des compagnies qui les emploient.

chauffeur crie et supplie. Longtemps, il devra rester là, sur place, dépensant à l'hôtel un argent inutile, dans l'attente de la fameuse pièce de rechange. Enfin, celle-ci arrive, facturée d'ailleurs très cher, puisque faite à peu d'exemplaires. Le chauffeur constate, avec tristesse, qu'elle ne va pas, qu'elle n'est pas ajustée, qu'elle n'est pas interchangeable.

L'automobiliste bien inspiré n'achète pas un véhicule qui lui ménage de tels déboires. Il tient à pouvoir se procurer rapidement, instantanément et au prix modique que seul peut donner le travail en grande série, la pièce de rechange dont il a besoin et il veut que cette pièce s'adapte aussitôt, qu'elle soit rigoureusement interchangeable.



LES CHAR-A-BANCS DE L'AGENCE COOK
Des De Dion-Bouton, promènent chaque jour dans Paris et aux environs des centaines de touristes.

Nulle marque n'a su, comme la Marque De Dion-Bouton, satisfaire sur ce point le légitime désir des chauffeurs.

Dans le magasin des pièces détachées des immenses Usines de Pu-



LES TAXIS-AUTOS DE DION-BOUTON
Marchent dans Paris au tarif kilométrique du cheval, révolution grandement applaudie.

teaux, une réserve existe, de trois millions de pièces de rechange constamment renouvelées. Sur les routes de France et de l'Etranger, la maison de Dion-Bouton possède plus de cinq cents agents et stockistes parfaitement et constamment approvisionnés.

A ce titre, la voiture de Dion-Bouton est la vraie voiture du touriste. C'est à cette clientèle immense que s'adressent les Usines de Puteaux et c'est pour cela qu'elles ne sacrifient pas au sport.

Mais, quand les De Dion-Bouton se trouvent dans une course, il ne faudrait pas croire, pour cela, qu'elles négligent d'y prendre la première place. C'est ce qui est arrivé à Masse dans la classique épreuve de côte du Mont-Pilat. La même aventure advint à M. Franchomme au meeting de Boulogne. Après trois courses superbes, l'actif président de l'Automobile Club du Nord, sur sa monocylindrique De Dion-Bouton de 100 millimètres remporta la Coupe Caraman-Chimay.

Les raids dans les régions les plus variées conviennent encore de parfaite façon à la De Dion-Bouton.

On n'a pas oublié la magnifique performance de Cormier et de Collignon, l'an dernier, dans Pékin-Paris.

Nous avons conté récemment comment une petite huit-chevaux avait escaladé les pentes de 400/0 qui gravissent au Prarion. Cette petite monocylindre est une remarquable grimpeuse de côte et son prix réduit en fait un des modèles les plus recherchés.

Dans le raid militaire Vienne-Berlin, organisé au mois de juillet dernier par les ministères de la guerre autrichien et allemand, c'est encore une De Dion-Bouton qui remporta le prix si envié offert par l'empereur d'Allemagne. Cette fois,



M. P. SATZGER SUR
24-ch., 4-cylindres,
Vienne-Berlin,

SA DE DION-BOUTON
gagnant du raid militaire
(Juillet 1908).

c'est une 4-cylindres 24 chevaux à laquelle son propriétaire M. Paul V. Satzger avait fait parcourir déjà plus de 40.000 kilomètres.



LES OMNIBUS DE DION-BOUTON
circulent sur de nombreuses
routes en France et à l'étranger.

Voitures de ville et de tourisme, omnibus, camions industriels, voiture de commerce, matériel électrique, etc., etc., dans toutes les branches de l'activité automobile, la marque De Dion-Bouton a ainsi pris une place absolument hors pair, juste récompense de sa fabrication impeccable où jusque dans les moindres détails la perfection se trouve réalisée.

F.-A. WHEEL.

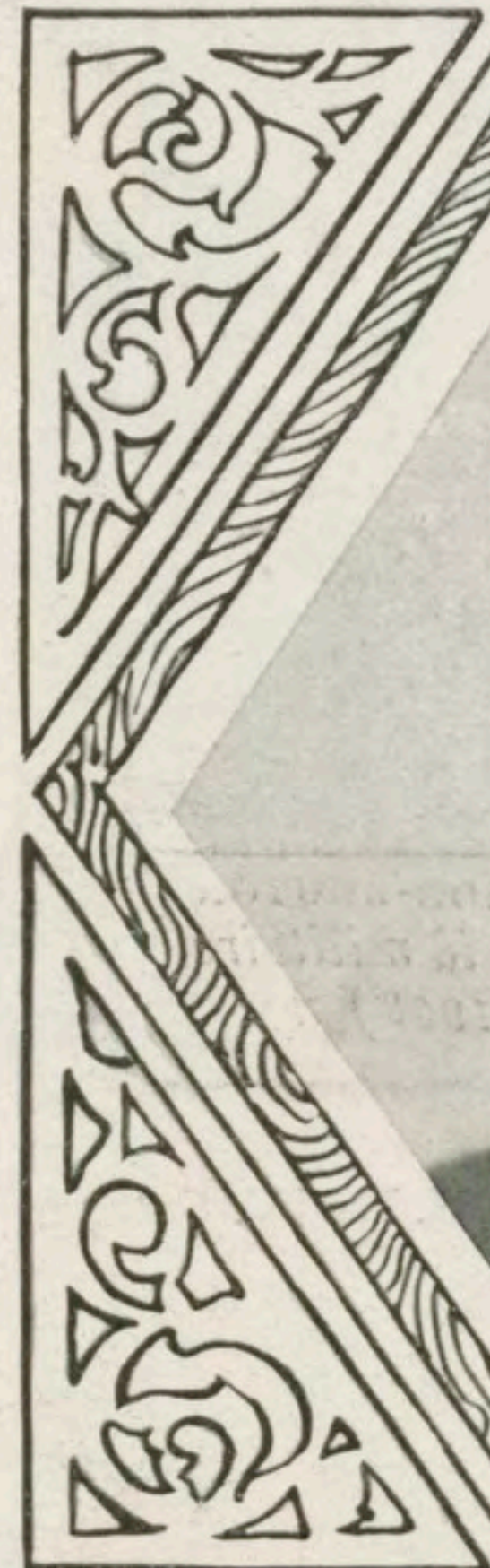
ORVILLE WRIGHT

Le cadet des deux hommes-oiseaux est né en 1871. Plus jeune que son frère de quatre ans, il diffère essentiellement de caractère avec lui. Sans être un exubérant, il est plus gai et plus communicatif que Wilbur et tous les renseignements que nos confrères d'Amérique ont publiés ont été fournis par lui. On a dit que dans l'association intime des deux frères, Wilbur était le cerveau et Orville la main. Pour le premier, c'est un cerveau singulièrement adroit. Il nous en a donné assez de preuves dans ses évolutions au-dessus du camp d'Auvours. Il paraît, toutefois, qu'Orville est plus acrobate et plus imprudent que lui. On n'a pas oublié le terrible accident dans lequel il faillit perdre la vie et dans lequel son compagnon de vol, le lieutenant Selfridge fut tué. Orville, maintenant, va beau-

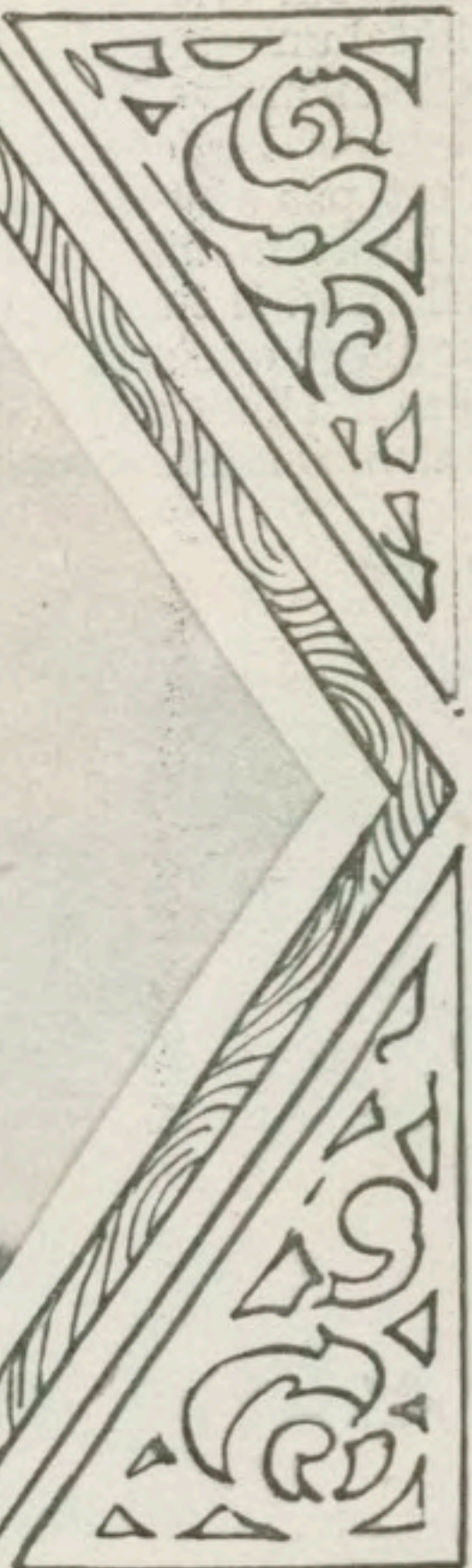
coup mieux et il n'aspire qu'après le jour où il pourra reprendre ses expériences.

On sait comment l'accident se produisit. Orville essayait de nouvelles hélices, destinées à lui donner une plus grande puissance, puisqu'il allait monter avec un passager. L'une de ces hélices se brisa et la palette vint heurter sur les haubans qui se rompirent. L'appareil, déséquilibré, tomba, et, avant que son pilote ait eu le temps de le redresser, par une manœuvre du gouvernail, il toucha terre. Le lieutenant Selfridge expira pendant qu'on le transportait à l'hôpital. Quant à Orville Wright, il en fut quitte pour une jambe cassée et quelques côtes enfoncées.

Cet accident n'a pas refroidi son enthousiasme. Il s'est contenté de dire que, s'il avait été à une plus grande hauteur, il eût eu le temps de se redresser. M. V.



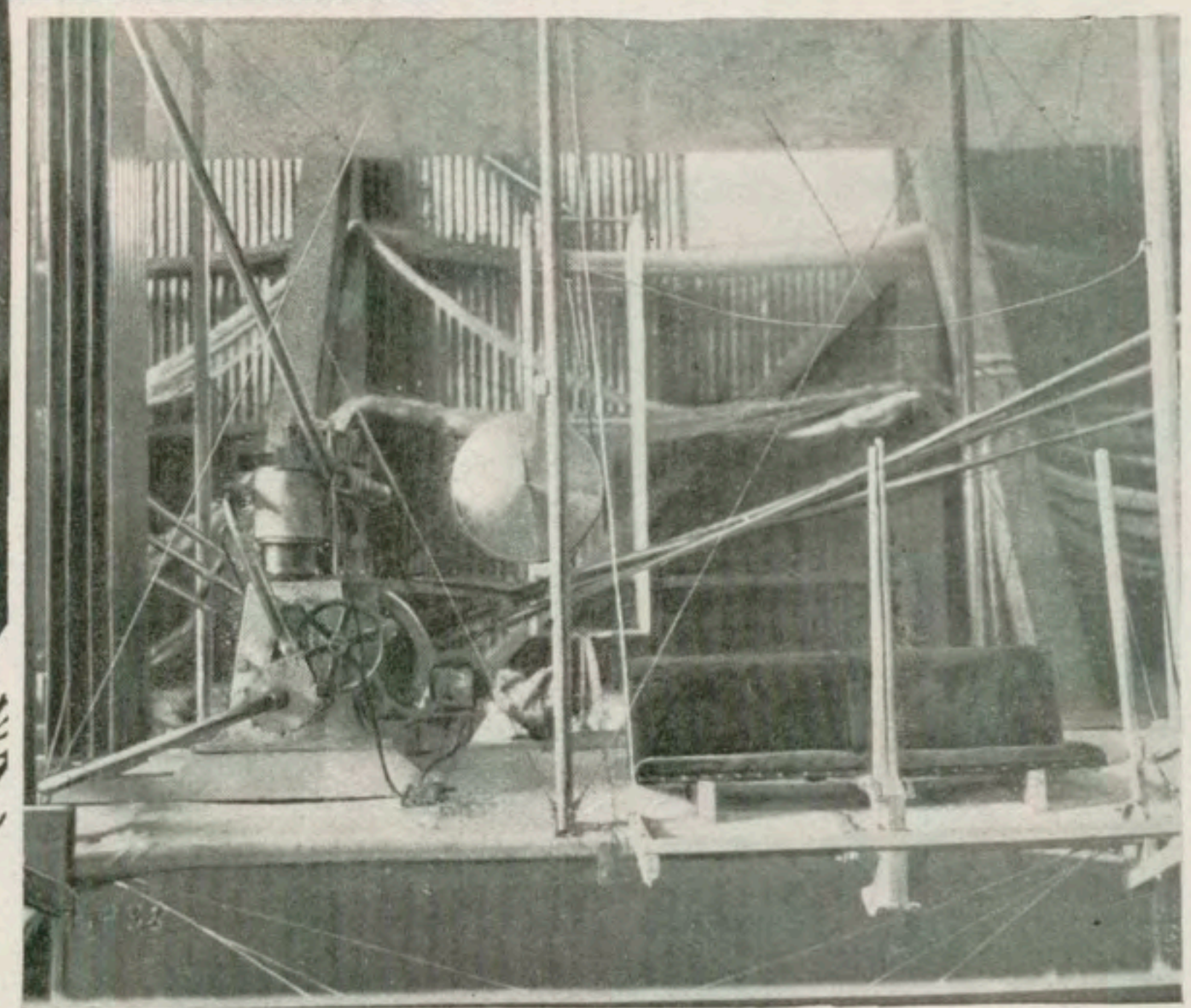
L'HOMME-OISEAU
Pendant que Wilbur étonnait l'Europe au camp d'Auvours, son



D'AMÉRIQUE
frère continuait ses expériences aux Etats-Unis.



AVANT LE VOL FATAL
Dans cette photographie, prise le jour de la chute, figurent de gauche à droite, le capitaine Baldwin, Orville Wright, les lieutenants Creecy, A. Falois, Selfridge, MM. Augustus Post et Lincoln Beechey.



L'APPAREIL D'ORVILLE
Il diffère peu de celui avec lequel son frère s'entraîne au Mans. Le réservoir n'est pas à la même place et les leviers sont munis de commandes à secteur. Les sièges sont aussi plus confortables.

LA PREMIÈRE PHOTO EN AÉROPLANE

CE QU'ON VOIT DE L'AÉROPLANE WRIGHT
Cette photographie est un agrandissement du premier film
cinématographique, pris à bord d'un aéroplane, par M. Bonvil-
lain, directeur du Service des voyages de la maison Pathé.

Rock

DE LA MITRAILLEUSE AU DIRIGEABLE



LE CLÉMENT-BAYARD

Le nouvel auto-ballon, frère puîné du « Ville de Paris », quoique bien jeune, a fait déjà beaucoup parler de lui.

Les Parisiens ont pu admirer ces temps derniers un nouvel autoballon : le *Clément Bayard* vient, en effet, de prendre possession de son nouveau domaine aérien, et, en guise de voyage d'essai, a déjà accompli de remarquables performances.

D'ordinaire, en effet, les nouveaux aéronauts, avant de se lancer dans les grandes randonnées aériennes, essaient leurs forces dans le voisinage de leur hangar.

Mais, confiant en son œuvre, M. Clément a voulu faire de son ballon ce qu'on fait d'une voiture sortant de chez le bon faiseur ; le plein d'essence, un tour de manivelle... et l'on part.

C'est que le *Clément-Bayard* a de nobles ascendants. Frère perfectionné du *Ville-de-Paris*, l'étude de sa carène n'est pas de notre ressort. Disons seulement qu'il a tenu tout ce que promettait le ballon offert si généreusement au service de la guerre par M. Deutsch, au lendemain des pénibles événements que l'on sait.

Quant à son moteur, c'est un produit des usines de Levallois : on ne saurait en faire un meilleur éloge. Les 4 cylindres de 175 d'alésage fournissent une puissance nominale de 120 chevaux.

Ce n'est d'ailleurs pas le premier moteur d'aviation construit chez M. Clément. Rappelons, en effet, qu'un des premiers dirigeables de Santos-Dumont était mû par un moteur Bayard. C'est encore un Bayard-Clément qui équipait le ballon avec lequel Wellmann devait découvrir le pôle.

Le moteur 120 chevaux B. C. a d'ailleurs été appliqué à un hydroplane italien, et a donné les meilleurs résultats. Enfin, rappelons que la carcasse métallique du *Lebaudy*, qui évoluait il y a quelque temps sur nos têtes sort des usines Clément.

On voit que les constructeurs de Levallois sont en plein « dans le mouvement ».

Ils n'ont pas négligé pour cela de perfectionner leurs types anciens de châssis, et en ont même créé de nouveaux qui, nous n'en doutons pas, seront une des grosses attractions du Salon.

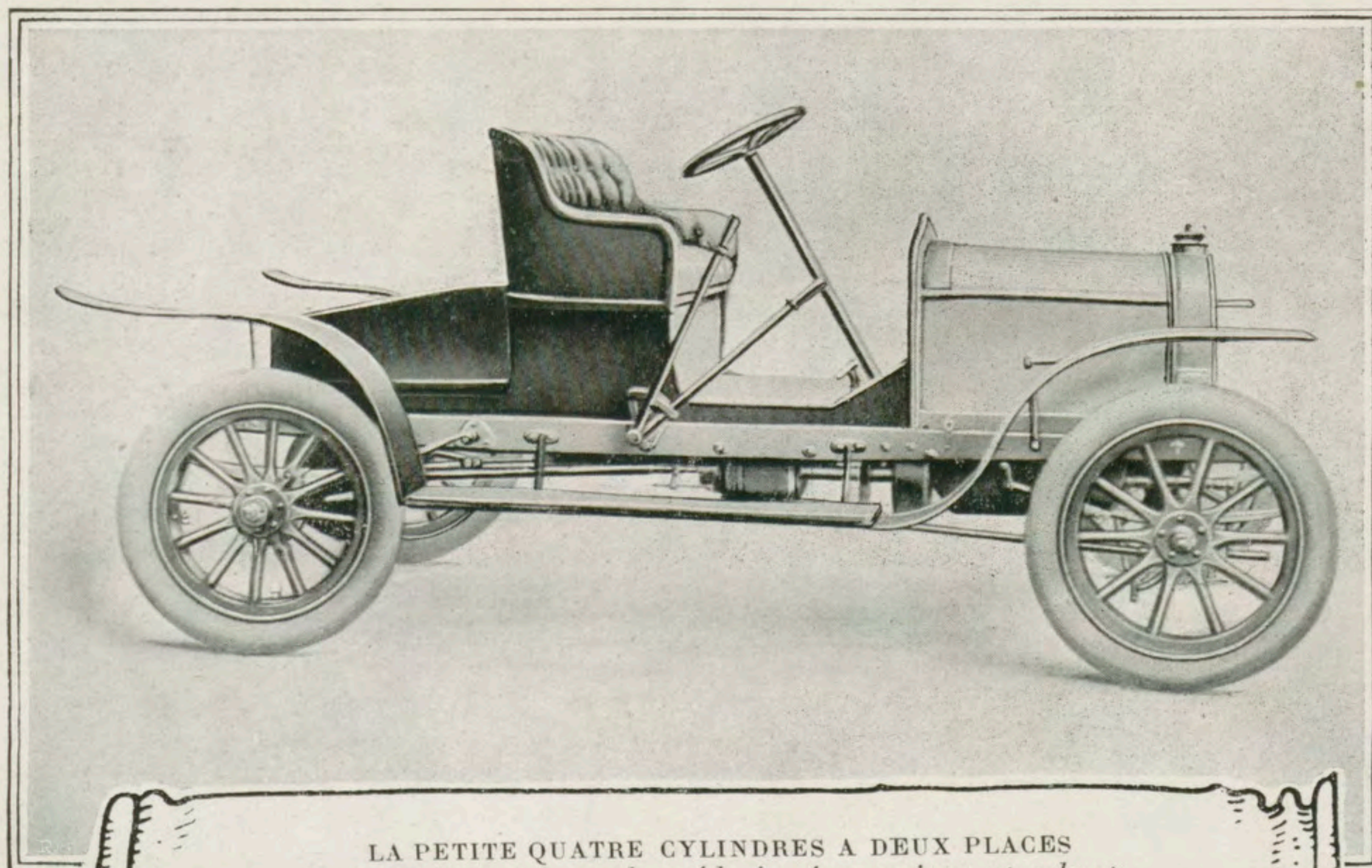
La voiturette est représentée par deux exemplaires : un châssis monocylindrique que la maison vendra, tout carrossé, dans les environs de 4.500 francs, constitue bien le véhicule utilitaire et à la portée de tous que l'on nous promet depuis si longtemps.

On en a vu beaucoup, de ces voiturettes, direz-vous. — C'est vrai, mais il est vraiment intéressant de constater que ces petites voitures intéressent cette année tous les grands constructeurs, et n'a-t-on pas prétendu que le Salon de 1908 serait le Salon de la voiturette ?

Le second type est éminemment séduisant : c'est un 4 cylindres 8 chevaux. Vous avez bien lu : 4 cylindres, 8 chevaux.

Aussi économique que la voiturette monocylindrique, il présentera autant d'agrément pour la conduite qu'une grosse voiture : c'est là le véritable véhicule du chauffeur éclairé de bourse modeste. On connaît assez nos préférences pour le moteur polycylindrique pour que nous n'hésitions pas à avouer que ce type nous a complètement séduits.

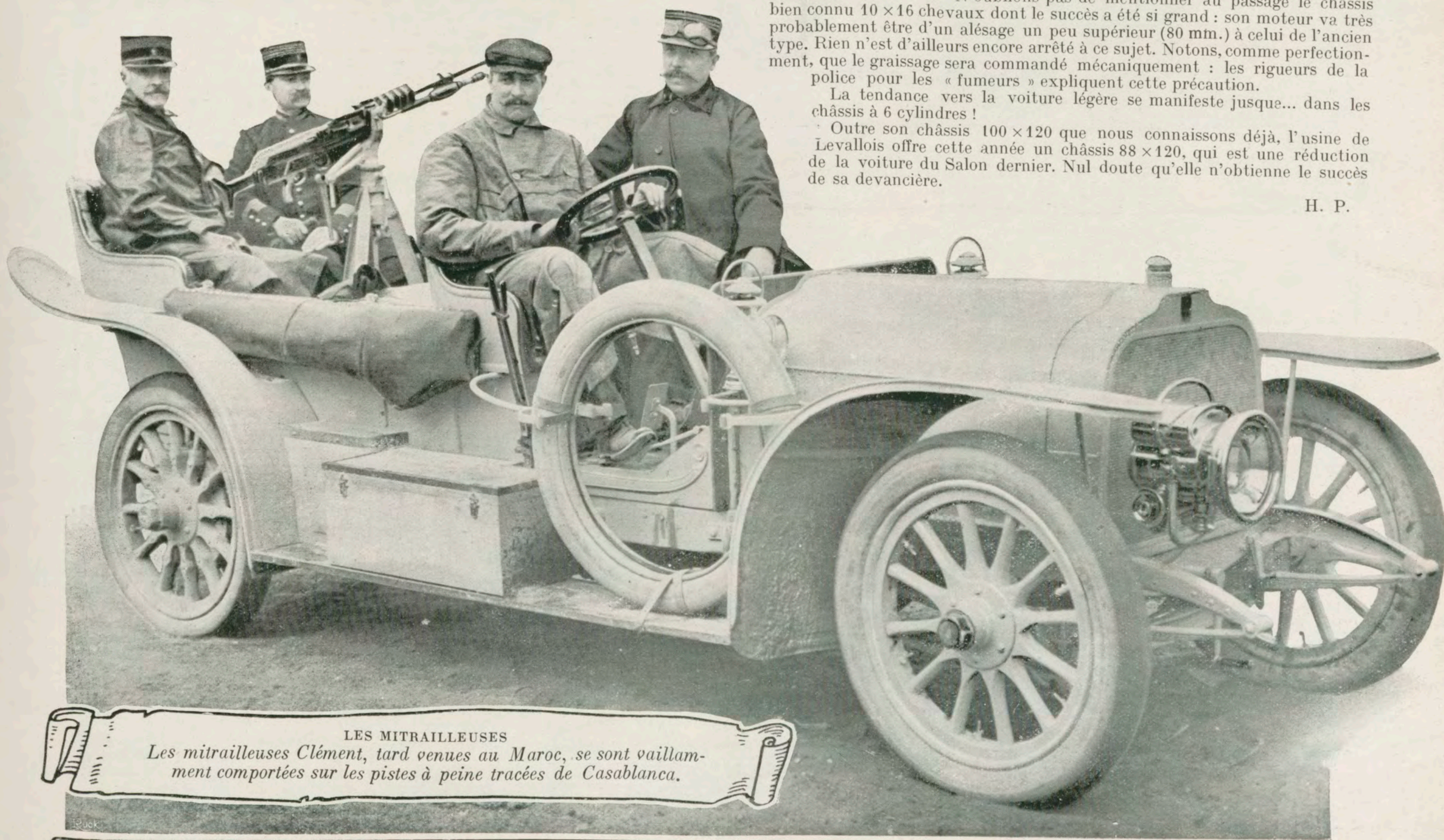
Est représentée par un châssis, dont le moteur 4 cylindres a 70 millimètres d'alésage pour 105 de course. Avec le superbe rendement auquel nous ont habitués les ingénieurs de chez Bayard-Clément, cela doit faire une puissance voisine de 12 à 15 chevaux, au bas mot. C'est le type de la petite voiture de ville, landaulet ou coupé.



LA PETITE QUATRE CYLINDRES A DEUX PLACES
Le type de la voiture du médecin, économique et robuste.



MADAME CALVÉ, DE L'OPÉRA-COMIQUE
Nos plus jolies actrices ne dédaignent pas de conduire elles-mêmes leur voitures. En haut, la 6 cylindres.



LES MITRAILLEUSES
Les mitrailleuses Clément, tard venues au Maroc, se sont vaillamment comportées sur les pistes à peine tracées de Casablanca.

N'oublions pas de mentionner au passage le châssis bien connu 10 x 16 chevaux dont le succès a été si grand : son moteur va très probablement être d'un alésage un peu supérieur (80 mm.) à celui de l'ancien type. Rien n'est d'ailleurs encore arrêté à ce sujet. Notons, comme perfectionnement, que le graissage sera commandé mécaniquement : les rigueurs de la police pour les « fumeurs » expliquent cette précaution.

La tendance vers la voiture légère se manifeste jusque... dans les châssis à 6 cylindres !

Outre son châssis 100 x 120 que nous connaissons déjà, l'usine de Levallois offre cette année un châssis 88 x 120, qui est une réduction de la voiture du Salon dernier. Nul doute qu'elle n'obtienne le succès de sa devancière.

H. P.

LES PRIX AMÉRICAINS

Ce fut une véritable déception pour le monde sportif et chauffeur quand on sut que Darracq s'abstenait de participer au Grand Prix de Dieppe.

Il nous avait habitués, en effet, à prendre son nom comme synonyme de « vitesse » par les remarquables résultats obtenus par ses voitures. La maison Darracq a estimé sans doute que la coûteuse réclame de la course de vitesse était inutile à sa notoriété. Les sportsmen l'ont regretté, mais l'acheteur qui bénéficie de cette détermination ne peut que s'en applaudir.

Darracq a su, par son activité proverbiale et son sens des affaires si sûr, amener sa fabrication au degré de perfection qu'atteint aujourd'hui la construction automobile française, en adoptant presque les prix américains, et cela grâce aux procédés de travail en série venus d'outre-Atlantique.

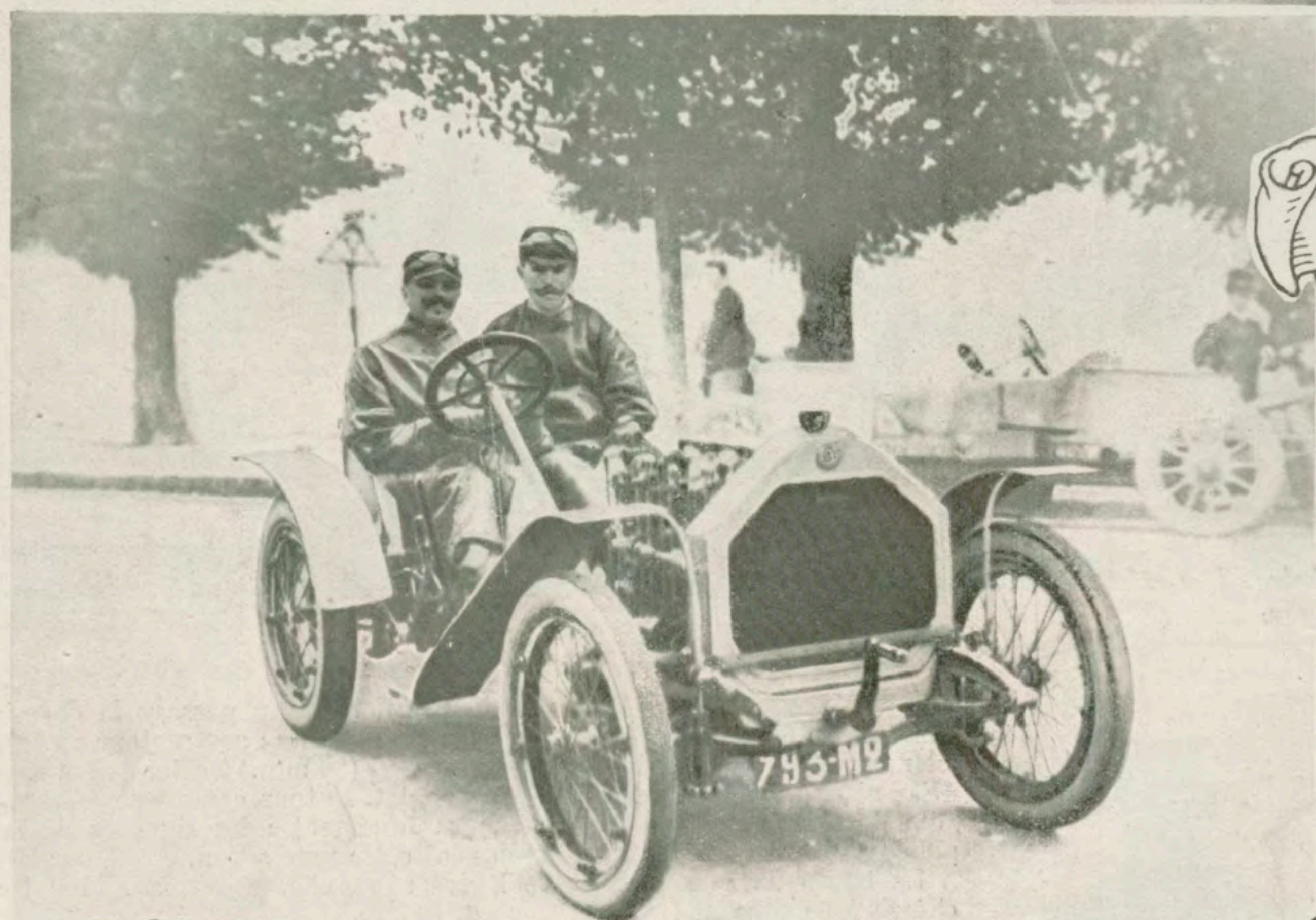
Trois types de voitures ont été spécialement établis pour la nouvelle année. — L'un à vrai dire, nous est déjà connu: c'est le 2-cylindres 90 x 120; mais qui a été heureusement modifié le changement de vitesses est commandé par levier latéral, comme dans les modèles plus puissants.

Voici maintenant le 4-cylindres 75 x 100, la voiture légère de ville... qui ne renâclera cependant pas devant les randonnées sur



BEURY A CHATEAU-THIERRY

Beury trouva moyen de prendre les deux premières places dans sa catégorie, de 96 à 100 mm. d'alésage.



RAGUSA A CHATEAU-THIERRY

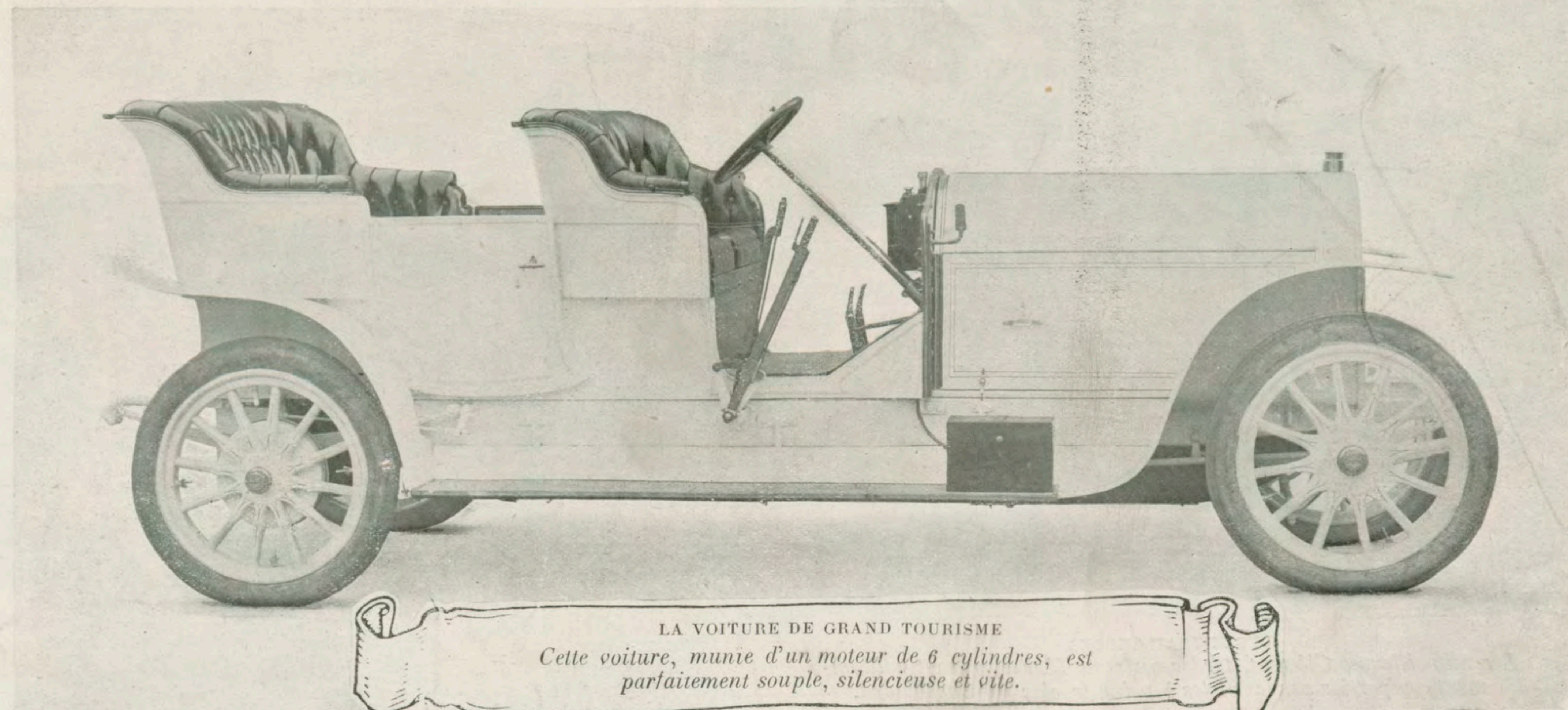
Ragusa se classa premier dans la même épreuve, catégorie de 100 à 120 mm.

les grandes routes. Comportant seulement 3 vitesses, la souplesse de son moteur lui permet de se passer d'engrenages plus nombreux. L'allumage est assuré par magnéto, évidemment, et le graissage commandé mécaniquement. Le châssis, muni en dessous d'un carter de protection, assure aux organes une sécurité parfaite contre la boue et les cailloux du chemin. — Quoiqu'il ne soit pas dans nos habitudes de citer les prix, nous faillirons pour cette fois à ce principe, car ce prix est à lui seul une curiosité. Le châssis, avec pneus, sera vendu 5.800 francs.

L'autre type, pour le grand tourisme, réalise les mêmes dispositions mécaniques que le précédent: quand la solution est bonne, à quoi bon changer! Le moteur est un 4-cylindres 100 x 120, qui vous assure une moyenne 50 kilomètres à l'heure, et tout cela pour 9.250 francs.

Il serait injuste de ne pas dire un mot des anciens types que la maison continue à produire: entre la voiturette (à 3.230 francs) monocylindrique bien connue, et la 6-cylindres 50 chevaux, 8 châssis de puissances croissantes viennent s'intercaler, offrant à tous les goûts et à toutes les bourses la satisfaction.

H. P.



LA VOITURE DE GRAND TOURISME

Cette voiture, munie d'un moteur de 6 cylindres, est parfaitement souple, silencieuse et vite.

UNE ENVOLÉE A SOIXANTE-QUINZE MÈTRES



W. WRIGHT GAGNE LE PRIX DE LA HAUTEUR

Le 13 novembre, Wilbur Wright concourait pour le Prix de la Hauteur. Après avoir franchi une première fois la ligne de ballonnets élevée à 25 mètres, il s'élevait, au retour, à 75 mètres. L'Aéro-Club a doublé le montant du prix qu'il a partagé entre Henri Farman et son rival américain.

LES ÉTAPES DE

1898 Paris - Amsterdam Charron 44^k440

1899 Tour de France R. de Knyff 51^k300

1900 Coupe Gordon-Bennett
F. Charron 61^k857

1901 Paris-Berlin H. Fournier 74^k533

1902
Paris - Vienne

M. Renault 72^k500

1903

Paris-Madrid
Gabriel 86^k875

1908

Circuit de Dieppe

Lautenschlager 111^k107

LA REVUE DES VAINQUEURS
Cette page, dans laquelle nous avons réuni en un défilé pittoresque, quoique un peu fantaisiste, les vainqueurs des grandes épreuves de ces onze dernières années, montre d'une façon saisissante les progrès de la

1898-1908

LA VITESSE



1904
Coupe Gordon Bennett
Théry 96^{km} 200

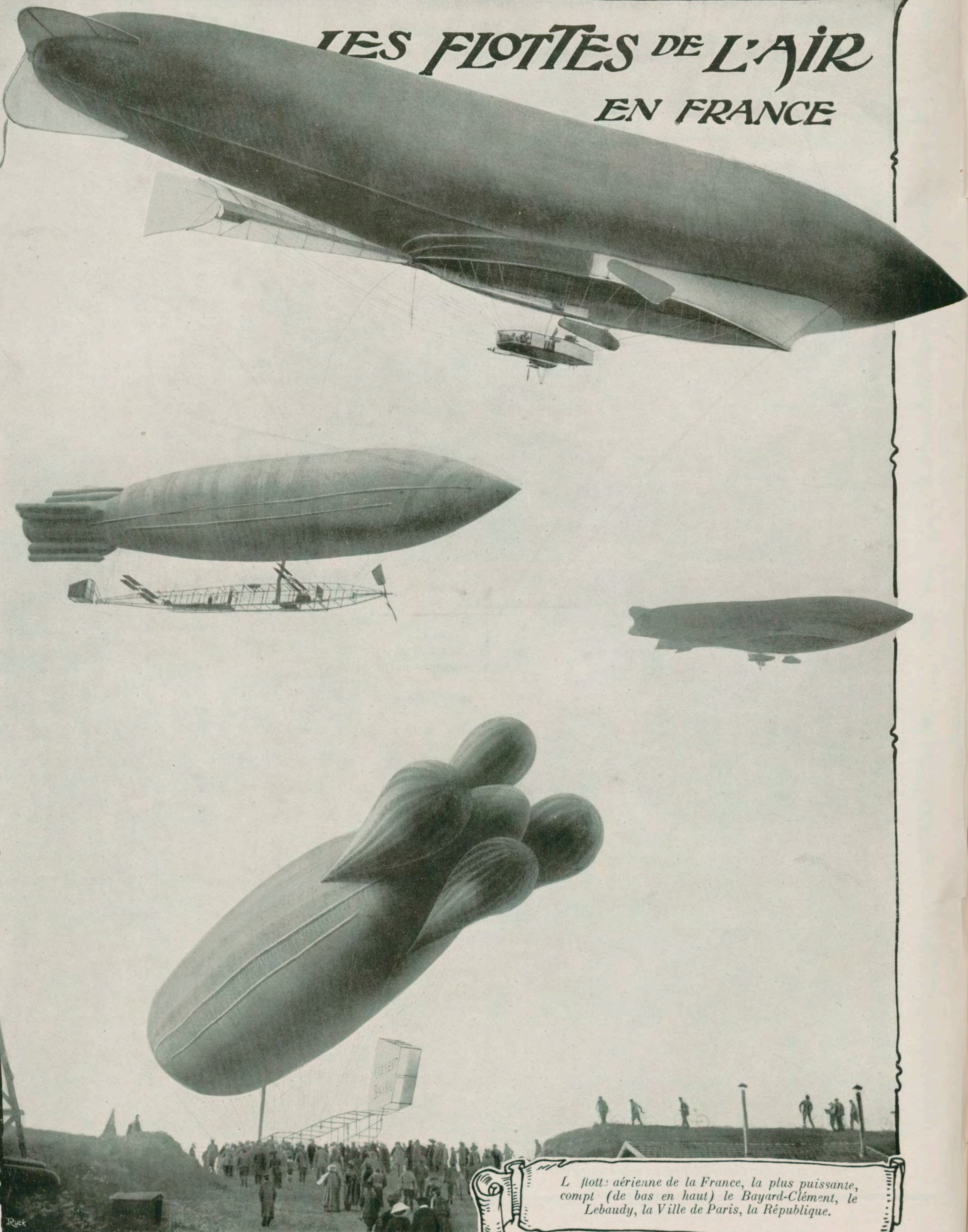
1905
Coupe Gordon Bennett
Théry 78^{km} 151

1906
Circuit de la Sarthe
Sziş 101^{km} 198

1907
Circuit de Dieppe
Nazzaro 113^{km} 621

DES ONZE DERNIÈRES ANNÉES.
vitesse en course. En haut, à droite, nous avons indiqué à quelle place se trouveraient les 11 vainqueurs, supposés partis, sur le Circuit de Dieppe, en même temps que Nazzaro, quand celui-ci aurait terminé un tour.

LES FLOTTES DE L'AIR EN FRANCE



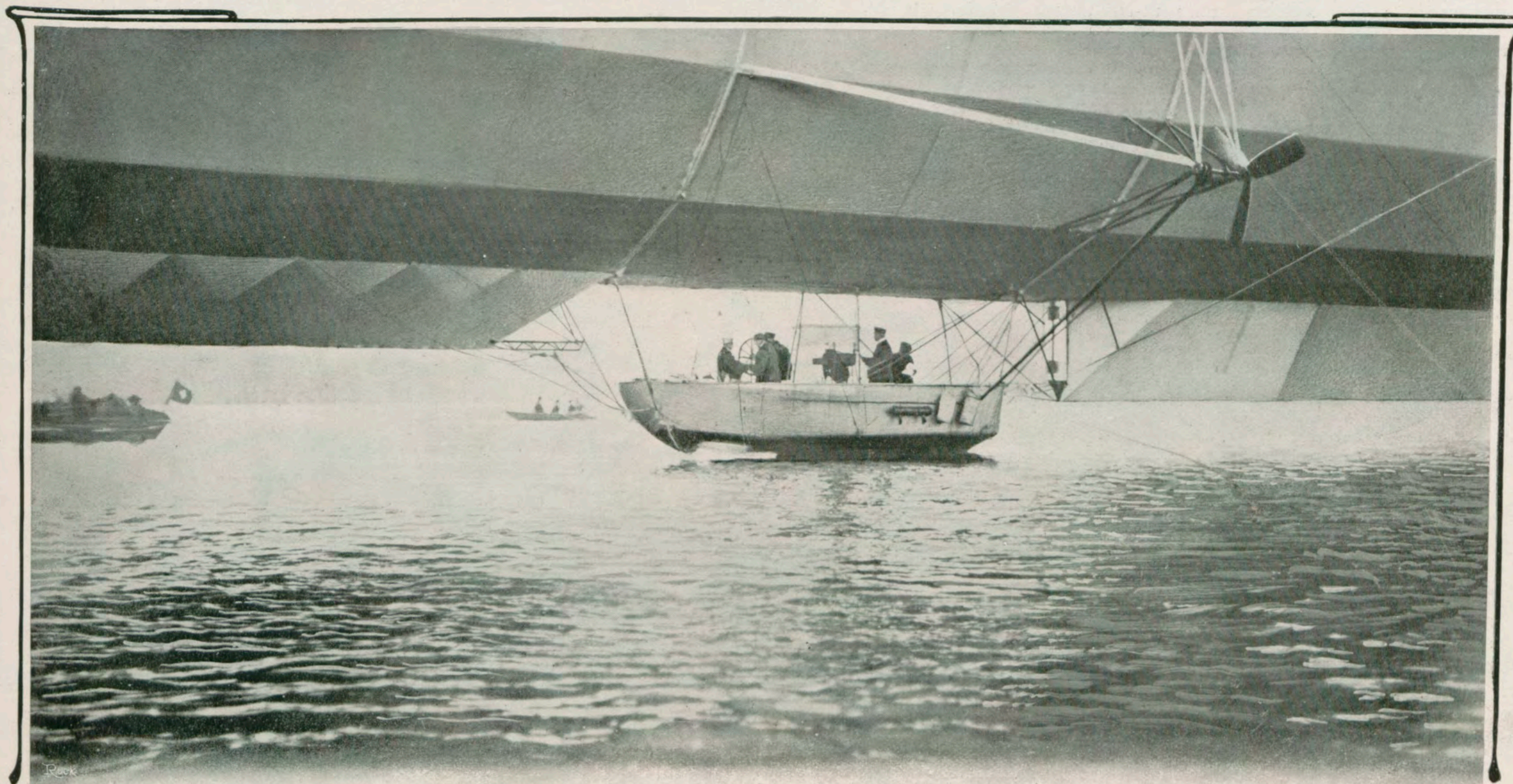
La flotte aérienne de la France, la plus puissante, compte (de bas en haut) le Bayard-Clément, le Lebaudy, la Ville de Paris, la République.

LES FLOTTES DE L'AIR

EN
ALLEMAGNE



La flotte aérienne de l'Allemagne est certainement la meilleure après celle de la France. Si nous avons eu des déboires avec le *Patrie*, nos voisins en ont également éprouvé avec le *Zeppelin*. L'inconvénient de l'immense navire de l'air allemand est qu'il ne peut atterrir que sur un lac. Nos dirigeables ont donc un avantage marqué sur le *Zeppelin*. Le *Gross* et le *Parseval* ont été victimes d'accidents.





C'EST avec un véritable enthousiasme que le public français apprit le résultat de la Targa Bologna, et la victoire de Porporato.

Après des défaites si multiples et cette guigne persistante qui s'attache à nos couleurs depuis deux ans, l'attention était portée avec inquiétude sur les épreuves de Bologne, et chacun espérait voir une voiture bleue la première au poteau.

Hélas ! Nazzaro moissonnait les lauriers dans l'épreuve des grosses voitures, et l'on pensait que tout était fini, puisque, dans la Targa, nous n'avions pour nous représenter que trois voitures françaises dont l'une n'avait même pas un alésage égal à ses concurrentes. Alors, en effet, que les Italiens couraient avec des 4-cylindres de 130 d'alésage, la Berliet de Porporato n'avait qu'un modeste 120, dénommé 40 chevaux sur le catalogue des constructeurs de Lyon.

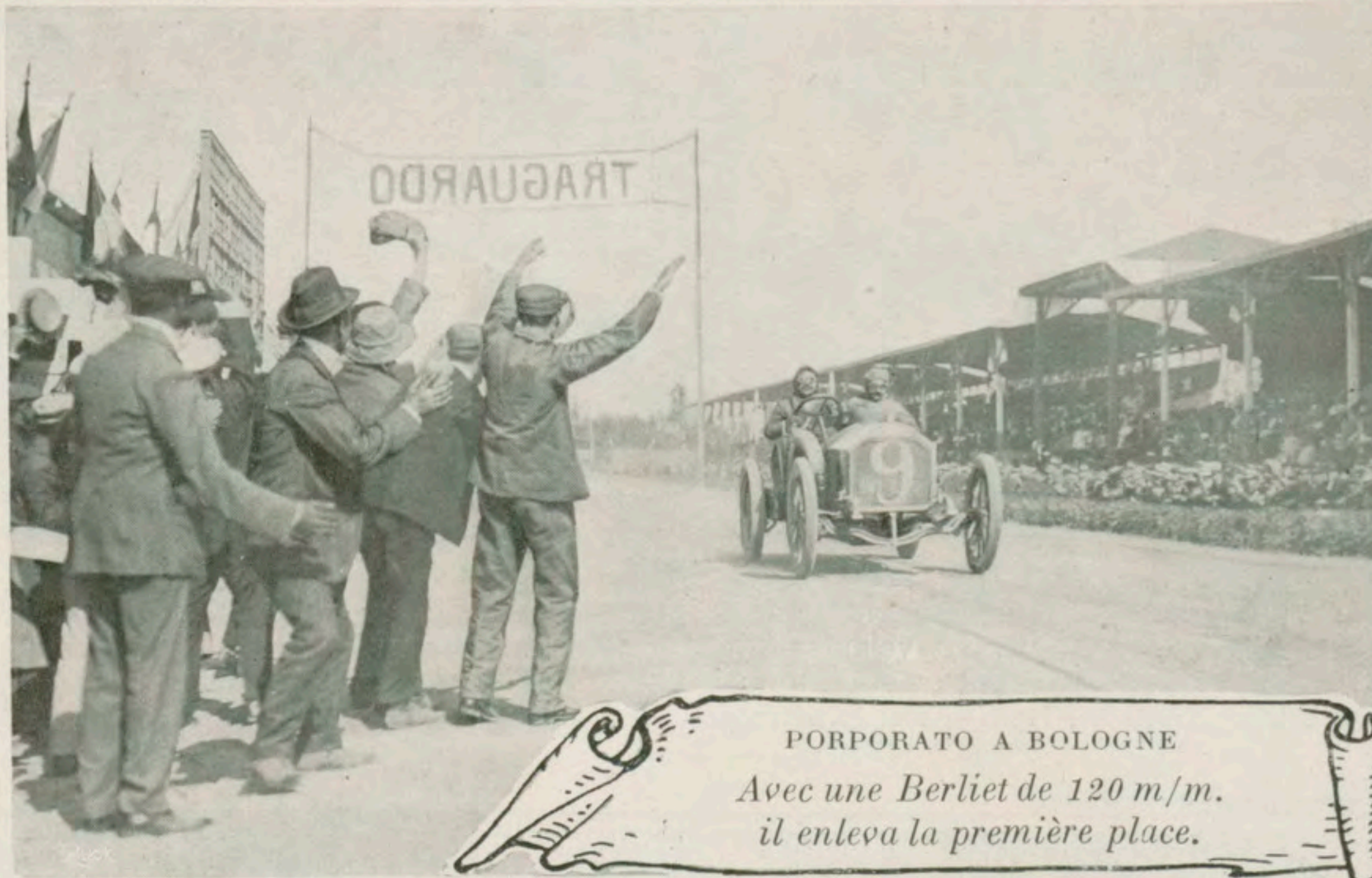
Or, justement, voilà Porporato premier, couvrant les 425 kilomètres du circuit à une allure moyenne de 105 kilomètres à l'heure ! Presque la vitesse de Szisz à la Sarthe en 1906, avec un moteur de 180 d'alésage, soit une surface utile de pistons plus que double !...

Cette victoire faisait le plus grand honneur à l'industrie française : c'était là triompher avec élégance, et nous avons pu entendre un enthousiaste faire la comparaison... peut-être un peu risquée de la victoire de Berliet, seul tenant de la France, avec... le combat du valeureux d'Artagnan contre une horde de Gardes du Cardinal.

Il est évidemment très bien de remporter des victoires. Mais encore faut-il savoir vaincre utilement. Or, en notre époque d'argent, la victoire de Berliet est significative et ne peut manquer d'avoir une grande portée.

C'est par une étude minutieuse de la construction de son moteur que Berliet a su condenser sous un petit volume d'un faible poids, une grande puissance.

C'est bien une simple voiture de série qui a couru à Bologne. Du reste, l'usine

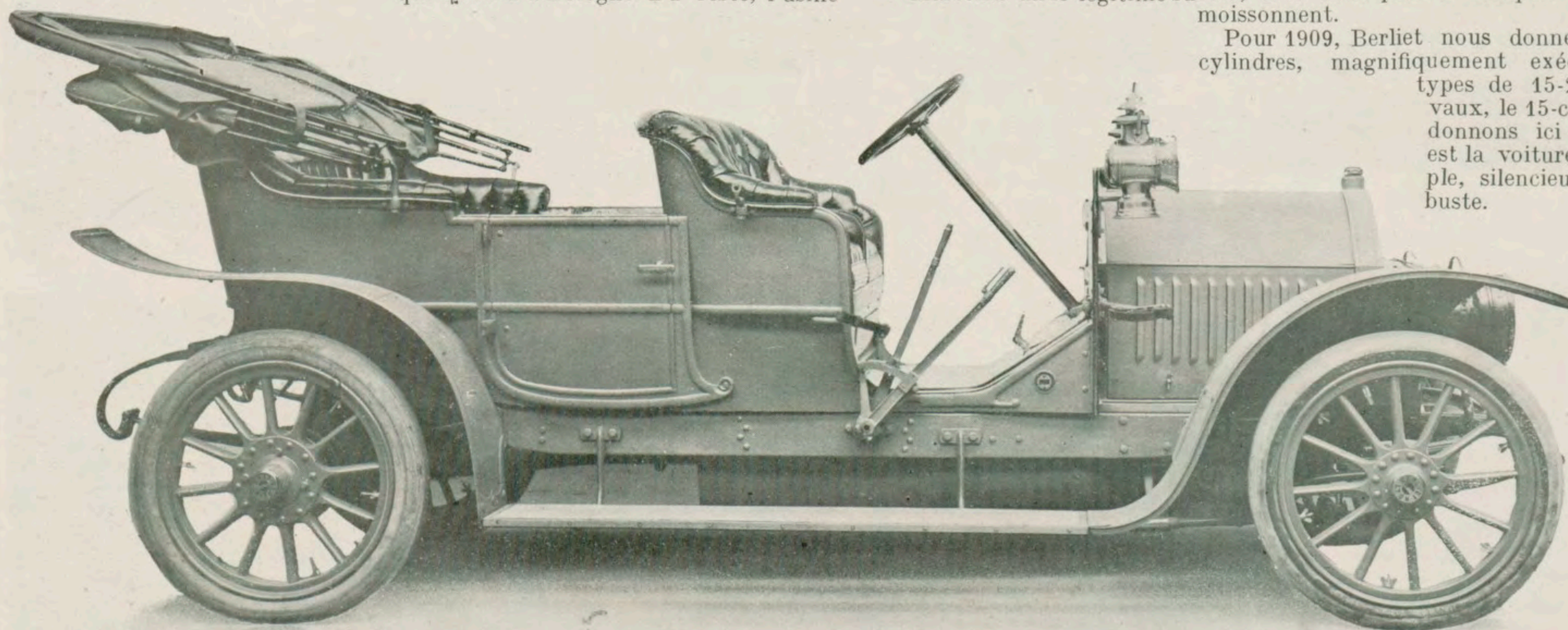


Berliet, et on ne peut que le regretter, s'est refusée jusqu'aujourd'hui à construire des voitures pour la course.

La maison Berliet, non contente de construire des voitures de tourisme hors de pair, s'est adonnée depuis quelques années à la mise au point des véhicules de poids lourd. Ses camions, qui ont remporté en 1906 dans Paris-Marseille un si légitime succès, n'en sont plus à compter les lauriers qu'ils moissonnent.

Pour 1909, Berliet nous donne un châssis deux-cylindres, magnifiquement exécuté ; parmi ses types de 15-22-40 et 60 chevaux, le 15-chevaux dont nous donnons ici la photographie est la voiture idéalement simple, silencieuse, souple et robuste.

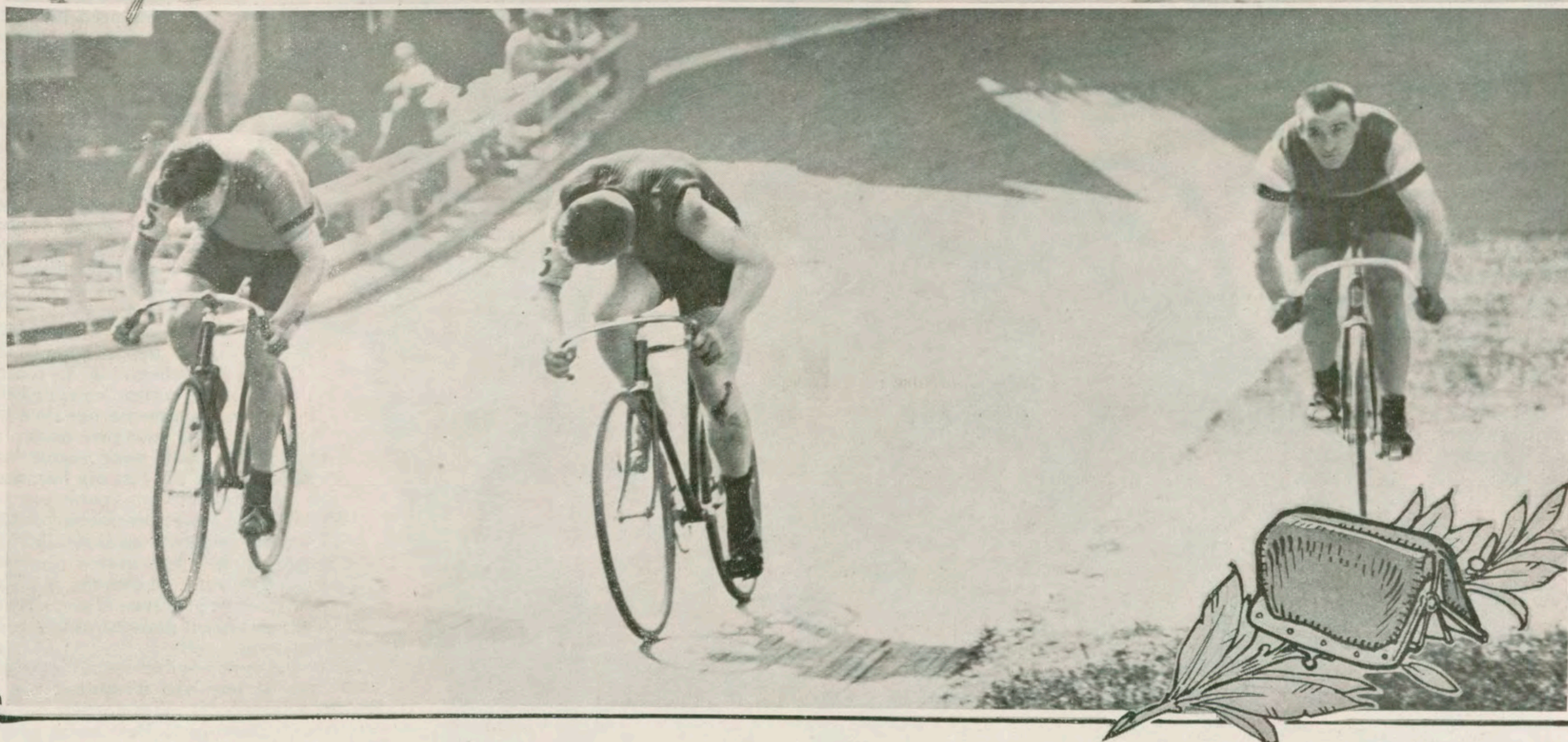
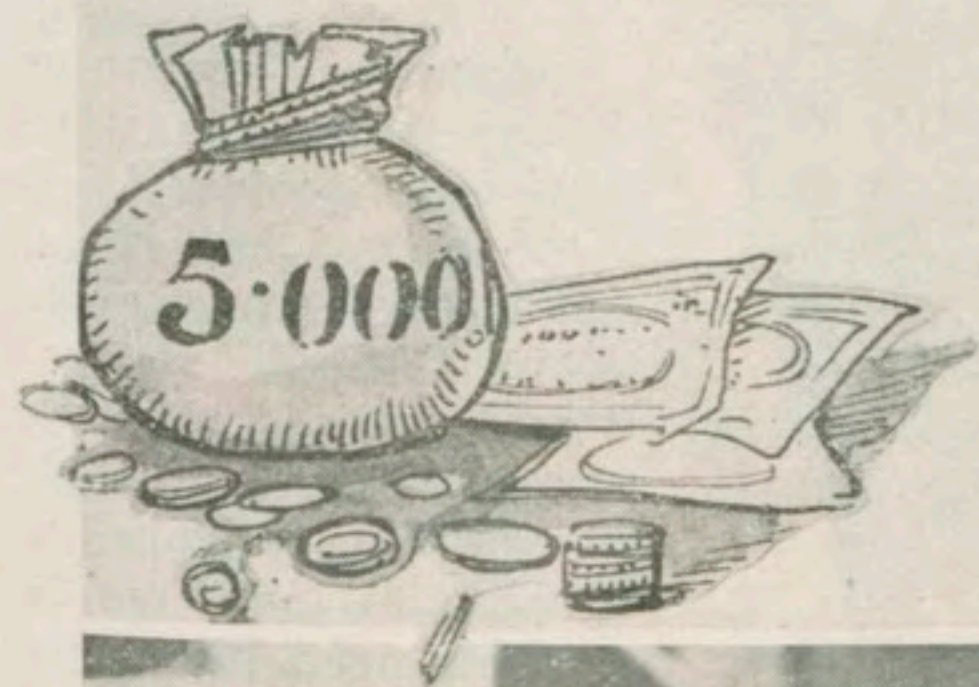
H. P.



LA QUINZE CHEVAUX BERLIET

La voiture idéale du touriste, par sa simplicité, sa robustesse et son silence, qualités fort appréciées pour les voitures de ville.

TRIOMPHE D'UN JOUR



LE RÊVE ET LA RÉALITÉ.

Il est des rêves qui se réalisent : Pouchois en fit l'expérience, en triomphant dans le Grand Prix de 1908. Mais il faut parfois redescendre le lendemain du haut de son piédestal. Le pauvre crack d'un jour le constata aussitôt après, à Buffalo, où il renouvelait dans les éliminatoires son succès de Vincennes, mais où il n'existait plus dans les épreuves suivantes. C'est à une grève de champions qu'il dut ce succès inespéré.

Le Grand Prix Cycliste de la Ville de Paris fut plutôt pénible cette année. Par suite d'incidents entre l'U. V. F. et les coureurs, les meilleurs sprinters se syndiquèrent et décidèrent de faire la grève. Aussi, les engagements furent-ils plutôt misérables dans la célèbre épreuve classique et les coureurs de quinzième ordre purent-ils avoir un instant l'illusion d'être devenus de grands cracks. Hélas ! aux jours de joie, quels tristes lendemains ! Après s'être cru des sprinters de marque, ils furent bien obligés de constater qu'ils n'étaient que des champions de contremarque. Lorsque revinrent les ténors, ce fut la débâcle.

Le public lui-même eut pendant quelques heures la conviction qu'une nouvelle étoile était née. C'était le Messie annoncé depuis longtemps. Malheureusement, ce Messie n'était même pas une lanterne, à peine une veilleuse.

Et c'est ainsi que sur le palmarès du Grand Prix de Paris qui ne contient que des noms glorieux, nos descendants croiront à une faute d'impression ou à un accès de folie du typographe, en lisant le nom de Pouchois, ce coureur qui, né coiffé, eut un jour la chance inouïe de triompher dans la grande épreuve et de toucher la somme rondelette allouée au vainqueur, et qui n'a jamais pu, depuis, renouveler son exploit, même avec des hommes de second ordre.

Le vélodrome Buffalo eut l'ironie de mettre au programme de sa réunion, qui suivit le meeting municipal, Jacquelin, Pouchois et Martin (les héros du

Grand Prix), dans une modeste série éliminatoire. Pouchois gagna encore, mais il fit triste figure dans les épreuves suivantes. Et depuis, il est rentré dans le groupe des modestes figurants toujours à la peine, rarement à l'honneur où croupissent tant de pauvres garçons. Le Grand Prix de 1908 n'aura donc été dans l'histoire du sport cycliste qu'un simple vaudeville.

Heureusement, les autres grandes épreuves nous consolent de cette triste parodie. Si nous n'avons pas eu le plaisir d'enregistrer le nom de nouvelles étoiles, nous avons tout eu moins constaté que les glorieux des années précédentes étaient toujours les mêmes. Ce fut d'abord Ellegaard qui, une fois de plus, remporta le glorieux trophée de champion du monde. Il semble que le merveilleux coureur danois y soit abonné. Aucun homme n'a réussi encore ses fameux exploits et je crois qu'il se passera du temps avant qu'ils soient renouvelés.

Le championnat de France revint à Hourlier. Cette course fut faussée par une échappade de Comès. Friol et Poulain qui avaient une vieille querelle à vider ne s'inquiétèrent pas de leurs deux rivaux et... ils y perdirent le titre.

Enfin, l'année fut animée par la venue de Major Taylor qui, de même qu'en 1907, nous fit assister à une splendide série de courses.

J. M.

Le record de l'heure

Le record de l'heure a subi, au cours de cette année, de terribles assauts. Et il est juste d'ajouter sans tarder, à la gloire des courageux athlètes qui s'y sont attaqués, qu'il fut mis à mal en deux circonstances.

Si les 41 kilom. 520 de Marcel Berthet, sans entraîneurs, n'ont pu être dépassés, ils n'en ont pas moins tenté plusieurs coureurs. Le meilleur fut Verminden qui échoua de 200 mètres seulement. Il semble donc que la prouesse de Berthet sera difficilement sinon atteinte, tout au moins dépassée. De tous les records cyclistes, on peut dire que celui-là est le plus beau. C'est lui qui demande de la part de celui qui l'accomplit la plus grande qualité et la plus forte dose d'énergie. Courir pendant 60 minutes, tout seul sur la piste, à l'allure la plus vive, constitue, sans exagération aucune, un exploit merveilleux. Saluons donc Berthet qui, pendant longtemps encore, je suppose, sera recordman du monde de l'heure sans entraîneurs.

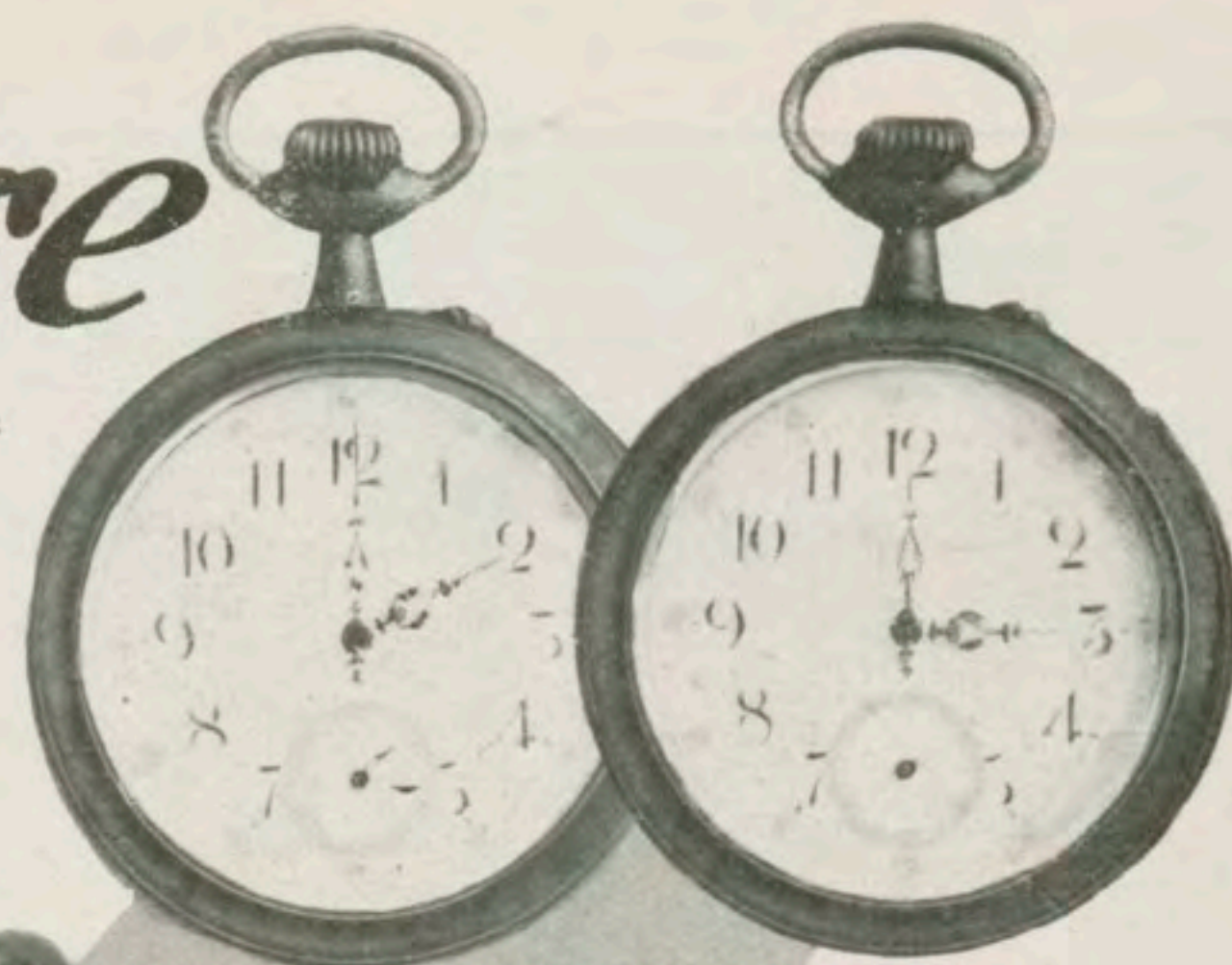
L'heure dernière tandems est devenue le trophée du jeune Brocco, l'ex-amateur qui a tourné professionnel cette année. Ce fut, on le voit, une brillante recrue pour le sport. Depuis longtemps, on croyait que les 50 kilomètres dans l'heure étaient impossibles. Grâce à lui, nous avons pu constater qu'il ne faut jamais trop s'avancer. Il les a dépassés faisant 51 kilom. 378 m., malheureusement c'était sur piste couverte, au Vélodrome d'Hiver, et sa performance ne fut pas homologuée. Il battit de loin la prouesse accomplie par Theile, à la Galerie des Machines. Malgré tout, Brocco est bien détenteur du record, ayant couvert au Vélodrome Buffalo, à une séance du jeudi soir, 49 kilomètres 960 en 60 minutes.

Enfin, dans le sport derrière motocyclette, nous avons enregistré un exploit prodigieux. Les 100 kilomètres dans l'heure ont presque été atteints. Au Vélodrome de Munich, Wills, entraîné par Bertin, a fait 99 kilom. 057 m. C'est à se demander où l'on s'arrêtera. A la nouvelle de cette prouesse, tous les sportsmen furent stupéfaits. Cette distance phénoménale étonna le monde entier. Près de 100 kilomètres en 60 minutes sur une frêle bicyclette ! Quelle performance ! Ce qui était le plus remarquable, c'est que le recordman, Wills, n'était qu'un coureur de troisième ordre. On crut que son heure était venue et qu'il allait tordre les adversaires qui lui seraient opposés. Hélas ! lorsqu'il eut abandonné le grand coupe-vent et la piste de Munich, il ne put terminer ses courses qu'à 20 ou 25 tours des autres stayers. Wills semble être un coureur dans le genre du *Zeppe-lin* : de même que l'auto-ballon doit, pour atterrir, avoir le lac de Constance, pour gagner une course, Wills doit avoir la piste de Munich. Il est certain que voilà chose peu facile et qui entraînerait pas mal de frais.

Wills est donc redevenu l'honnête stayer que nous connaissions, homme résistant, énergique, mais sans qualité. Ce qui prouve une fois de plus combien le sport derrière motocyclette est une vaine chose. On pourrait lui appliquer le proverbe :

Souvent femme varie,
Bien fol est qui s'y fie.

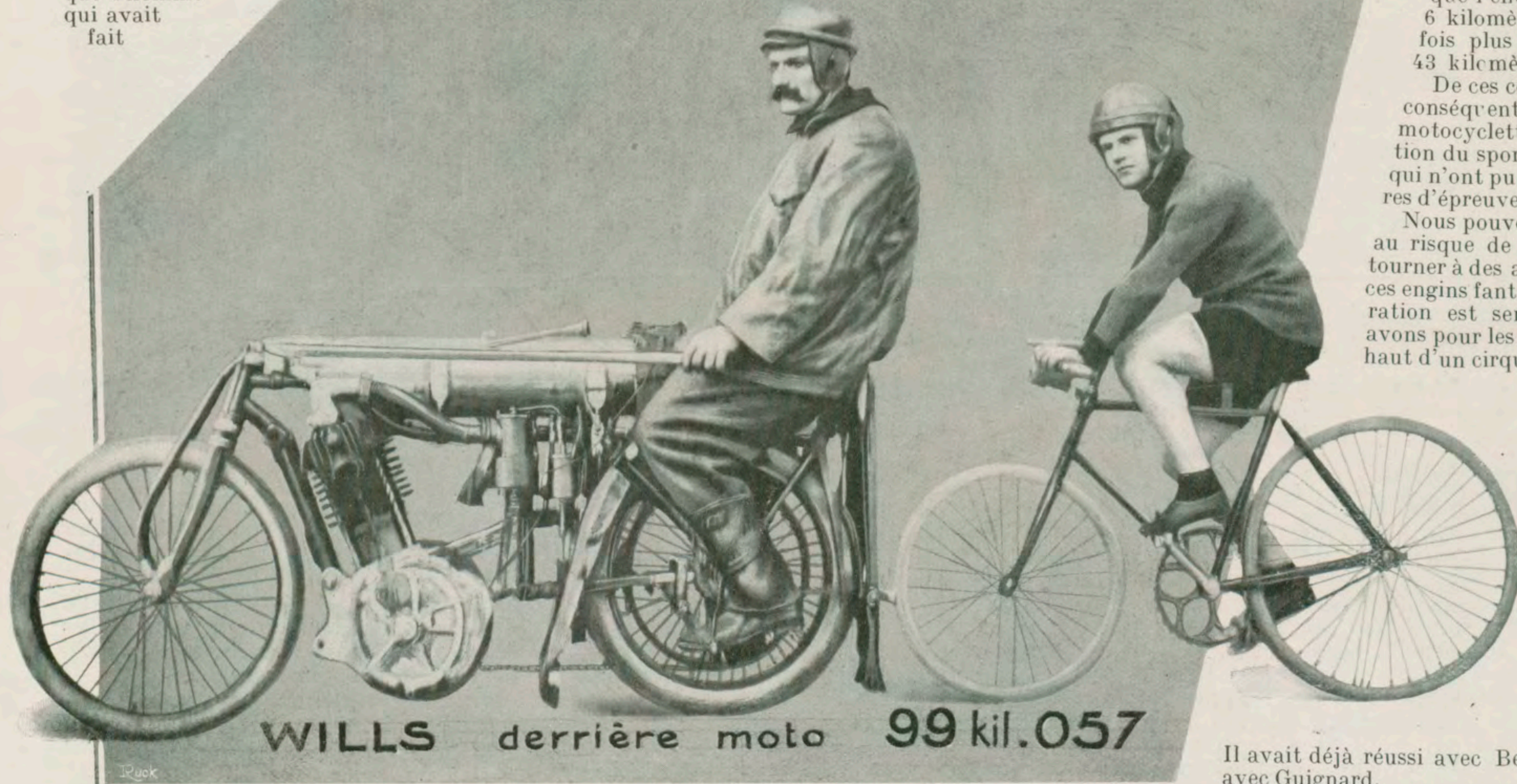
Qui aurait pu
croire en effet,
que l'homme
qui avait
fait



BERTHET
sans entraîneur
41 kil. 520



BROCCO
derrière tandems
51 kil. 378



WILLS derrière moto
99 kil. 057

99 kil. 057 m.
en 60 minutes
ne réussirait
pas à suivre le
train dans des
courses ouvertes
où le vainqueur
marchait à une
allure variant en-
tre 70 et 75 kilom.
à l'heure.

Mais à quoi bon
s'appesantir sur ce
sujet que nous avons
si souvent traité ici-
même ? A quoi bon
chercher à prouver que
dans l'échelle des re-
cords cyclistes le plus
athlétique le plus beau
est celui de l'heure sans
entraîneurs, celui qui le
suit, bien près, bien près
est le record de l'heure
derrière tandems, enfin
loin, loin derrière eux, le
record derrière motocy-
clette. Celui-ci étonne
davantage les novices
et les profanes, car la
distance couverte parle
plus à l'esprit. Le pu-
blic est stupéfié de con-
staté qu'en 1898 le re-
cord appartenait à Tay-
lor avec 55 kilom. 831
et que dix ans après il
est de 99 kilom. 057,
soit une différence de
43 kilom. 226. Le record

de l'heure sans entraîneurs, de 1893
à 1907, n'a augmenté que de 6 ki-
lom. 195. Et je vous prie de croire
que l'effort fourni pour gagner ces
6 kilomètres a dû être dix fois, cent
fois plus terrible que pour gagner
43 kilomètre s derrière motocyclette.

De ces considérations, il résulte, par
conséquent, que les courses derrière
motocyclette sont, en somme, la néga-
tion du sport et le refuge des coureurs
qui n'ont pu réussir dans les autres ge-
nres d'épreuves.

Nous pouvons admirer les athlètes qui
au risque de leur vie, n'hésitent pas à
tourner à des allures folles derrière un de
ces engins fantastiques. Mais notre admi-
ration est semblable à celle que nous
avons pour les acrobates qui se lancent du
haut d'un cirque dans un filet.

Donnons cependant
quelques détails cu-
rieux sur la performan-
ce de Wills derrière
Bertin. Sa bicyclette
avait un développe-
ment de 12 m. 60. La
motocyclette, monocy-
lindrique, avait une
force de 30 chevaux,
pesait 190 kilos et dé-
pensa 17 litres d'essen-
ce. C'était la cinquième
fois que Bertin faisait
battre le record de
l'heure derrière moto.

Il avait déjà réussi avec Beaugé, Brécy, et deux fois
avec Guignard.

C'est au cours de sa tentative avec Brécy que le mal-
heureux stayer se tua. La tentative se faisait au Vélo-
drome du Parc des Princes et Brécy aurait dépassé les
91 kilomètres dans l'heure. Le record de Beaugé fut
battu derrière tricycle.

JACQUES MORTANE.

LES TROIS RECORDMEN DU MONDE DE L'HEURE

Le record de l'heure sans entraîneurs détenu, depuis 1906, par Berthet avec 41 kilom. 520 est toujours debout. Le record derrière tandems a été battu cette année par Brocco, avec 49 kil. 960. Au Vélodrome d'Hiver (record non homologué), il fit 51 kil. 378 en 60 m. Enfin, Wills a couvert 99 kil. 57.

LES HÉROS DE LA ROUTE EN 1908

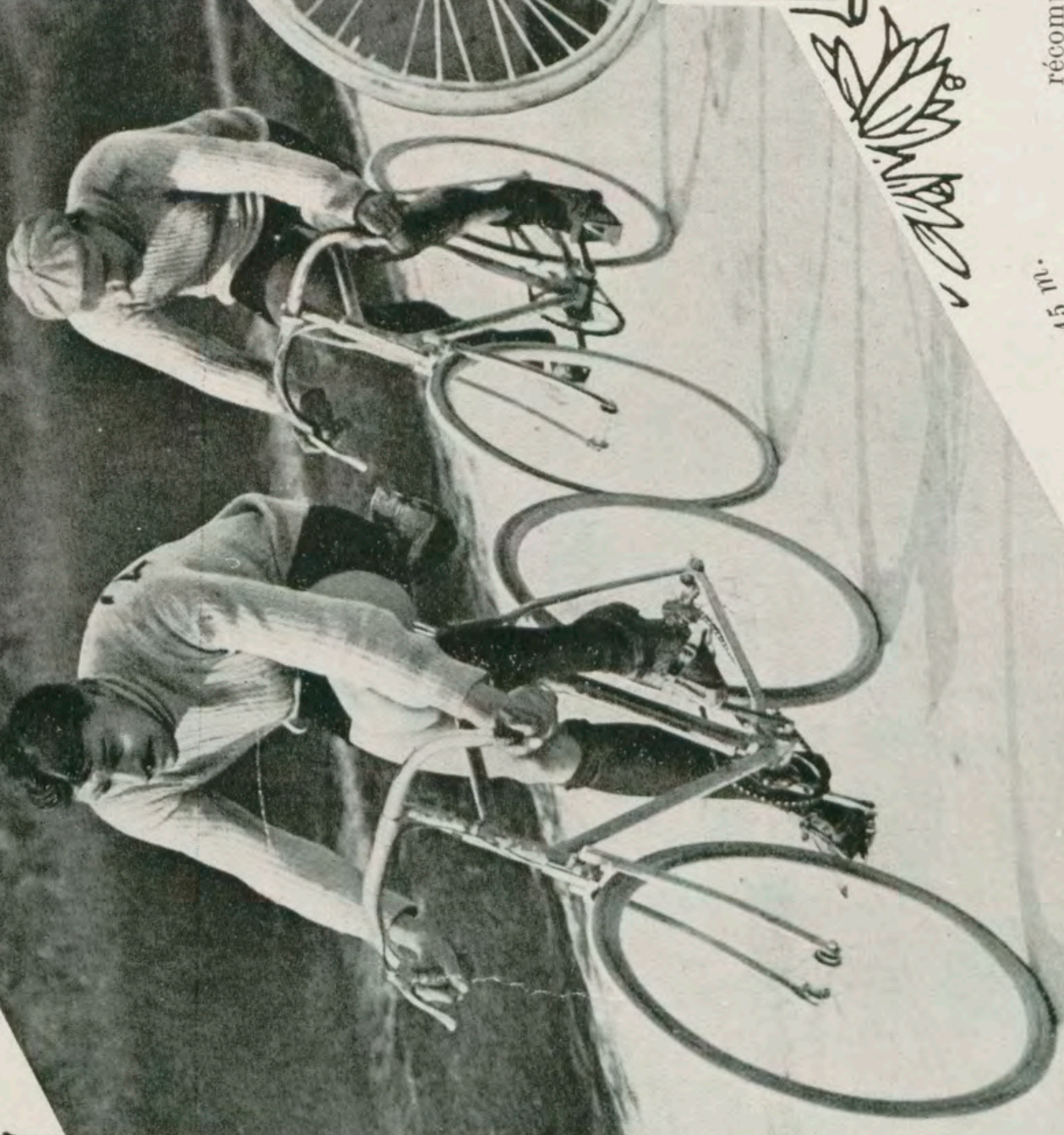
Si, du côté des sprinters, l'année 1908 fut un peu terne, par contre elle donna de brillants résultats dans le clan des routiers. Les grandes épreuves classiques donnèrent lieu à de belles luttes et les hommes qui en sortirent vainqueurs accomplirent tous de magnifiques performances.

Ce fut d'abord Paris-Roubaix. Cette épreuve, qui sert de prélude à tous les grands combats de la route, se disputa par le froid et la neige. Les coureurs ne s'en soucièrent que modérément et Van Houwaert remporta la victoire, couvrant les 268 kil. du parcours en 10 h. 34 m. 25 s. Le temps épouvantable l'empêcha d'approcher le record de 8 h. 4 m. détenu par Trousselier depuis 1905.

Bordeaux-Paris fut l'objet d'un beau succès pour Louis Trousselier. Cet excellent coureur n'avait jamais eu de chance sur les 575 kilomètres qui séparent Bordeaux de Paris. Il avait toujours été victime de terribles défaillances, même en 1906 où finissant troisième, il avait failli abandonner en arrivant à Versailles. Gougoltz avait été obligé d'aller le prendre comme un enfant, contre un mur où il pleurait, et de le remettre de force sur sa machine. Cette année-ci, Trousselier fut



PETIT-BRETON
Le héros de 1908, vainqueur du Tour de France pour la troisième fois, de Paris-Bruxelles et du Tour de Belgique.



LOUIS TROUSSELIER bat le record du monde de Bordeaux-Paris (1 s 32 g kilom.) en 12 h. 45 m.



VAN HOUWAERT
Vainqueur de Paris-Roubaix (1 s 26 g kilom.) en 10 h. 34 m. 25 s.) devant Faber, second.

récompensé de sa persévérance et remporta une victoire splendide, triomphant en 17 h. 45 m. 10 s., battant de près d'une heure le record qui appartenait à Maurice Garin, en 18 h. 41. On sait que lorsque Huret gagna, il mit 16 h. 35 m. 47 s. (la distance était de 594 kil.), mais il était entraîné par une automobile.

Enfin, le Tour de France a servi d'apothéose au prodigieux coureur Petit-Breton. Il s'est retiré aussitôt après, prenant sa retraite après une saison qui ne compte que des triomphes : le Tour de Belgique, Paris-Bruxelles, le Tour de France. Au cours de cette colossale randonnée, il s'adjugea la victoire dans cinq étapes. Il termina toujours dans les premiers et sa plus mauvaise place fut dixième dans une arrivée en peloton où il redoutait la fatale chute. Il est bon de noter que, déjà en 1907, Petit-Breton avait gagné le Tour de France, quoique étant sur machine poinçonnée, et qu'en 1906 il fut premier de la catégorie des routiers montés sur bicyclettes poinçonnées.

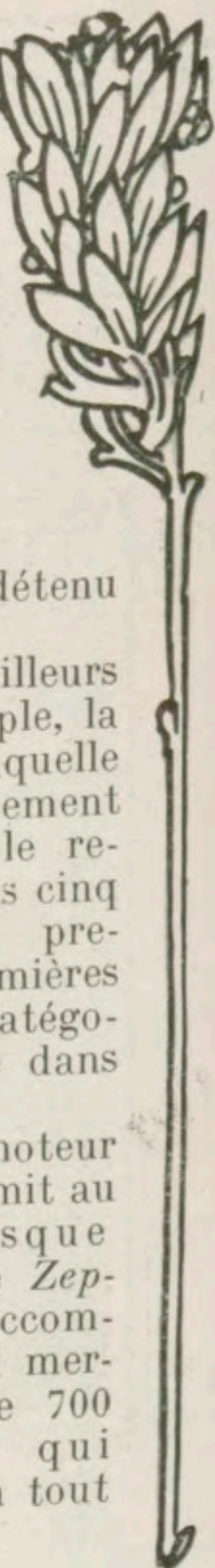
Petit-Breton est le seul homme qui ait réussi ce triple vent. Il restera dans l'histoire du sport cycliste, comme le routier le plus énergique et le plus tacticien. Il était certes d'âge à ne pas disparaître encore de la scène. Regrettons sa retraite : il nous prive pour l'avenir de belles émotions sportives.

Ce fut l'un des coureurs les plus sympathiques et l'un des plus loyaux. Nous sommes heureux de lui adresser ici cet hommage.

Aucun homme dans le sport cycliste n'a possédé les merveilleuses ressources que recélait la fine anatomie de Petit-Breton. Sprinter ? Sans être l'un des plus vites, il fut toujours considéré comme très dangereux. Stayer ? Il le prouva en finissant second dans le Bol d'Or de 1902, derrière Huret, et en triomphant dans celui de 1904, couvrant 852 kilomètres devant Léon Georget, second. Il le prouva encore dans les Six Jours de Madison Square, où il fournit de si belles courses. Recordman du monde de l'heure sans entraîneurs, avec 41 kilom. 110, il le devint en 1905, battant le record d'Hamilton, qui était debout depuis 1898. Enfin, routier nous venons de rappeler ses glorieux succès.

J. M.

LE VAINQUEUR DE L'ANNÉE



avance augmente peu à peu, et il termine en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5, 9 minutes avant le second.

W. Poegge, également sur Mercedes, prenait la cinquième place. Le troisième équipier, Salzer, arrêté par un accident de roue, avait battu, au premier tour, le record du tour, en 36 m 31 s. ; 121 kilom. 974 à l'heure, meilleur de 6 kilom. 663

à l'heure que le record de l'an dernier, détenu par Nazzaro.

Les Mercedes, cette année, n'ont d'ailleurs connu que le succès. Citons, par exemple, la Course de côte du Semmering, dans laquelle Salzer prit la première place du classement général, battant le record, tandis que les cinq autres Mercedes prenaient les deux premières places dans deux catégories et la première dans une troisième.

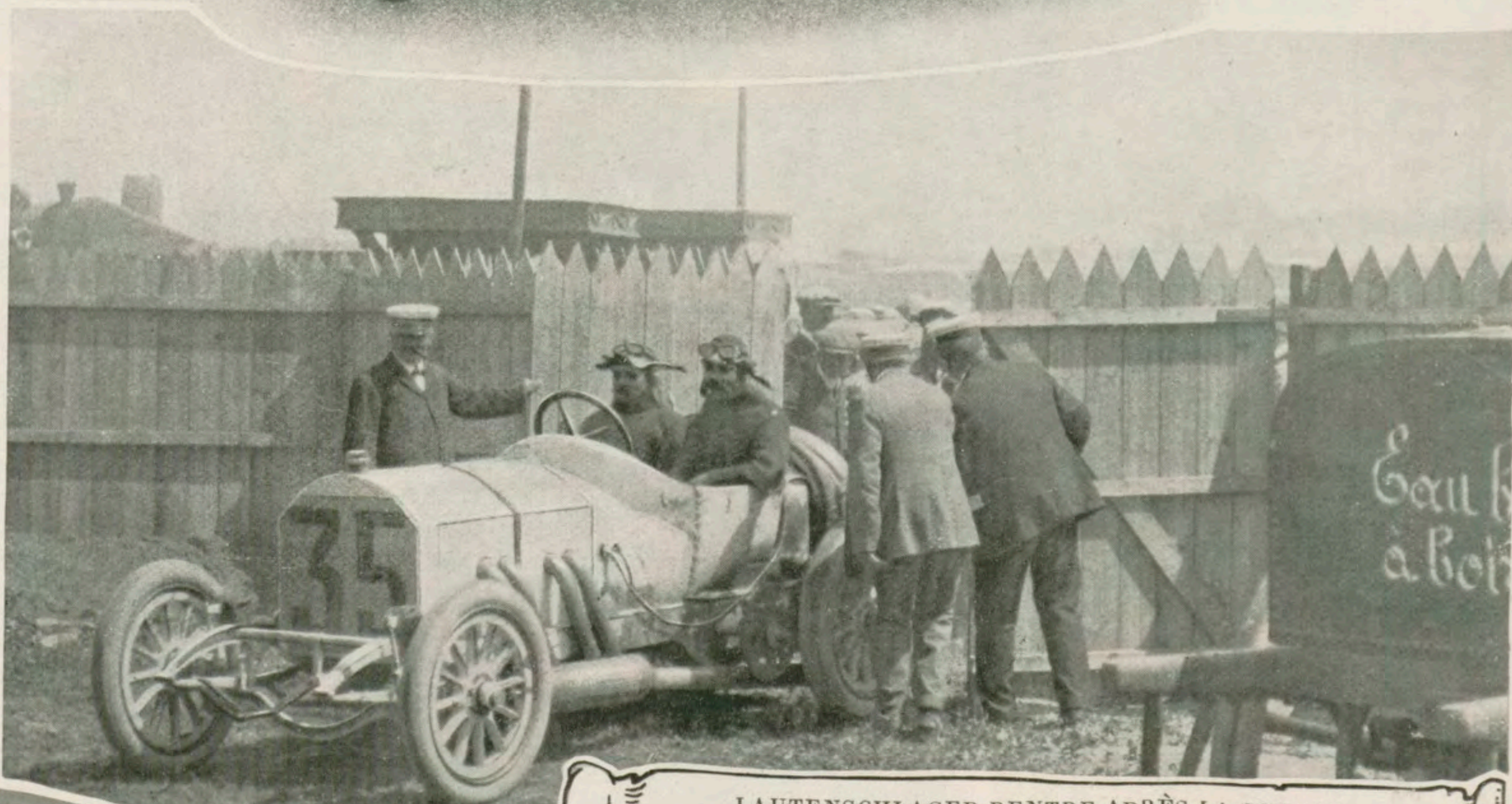
C'est encore le moteur Mercedes qui permit au gigantesque aéronef le Zep-pelin d'accomplir le raid merveilleux de 700 kilomètres qui bat de loin tout

Le Grand Prix de l'Automobile-Club de 1908 a été marqué par un fait retentissant : la victoire des Mercedes.

La grande marque, qui, pendant des années, avait paru imbattable, avait joué de malheur depuis quelque temps, dans les grandes épreuves.

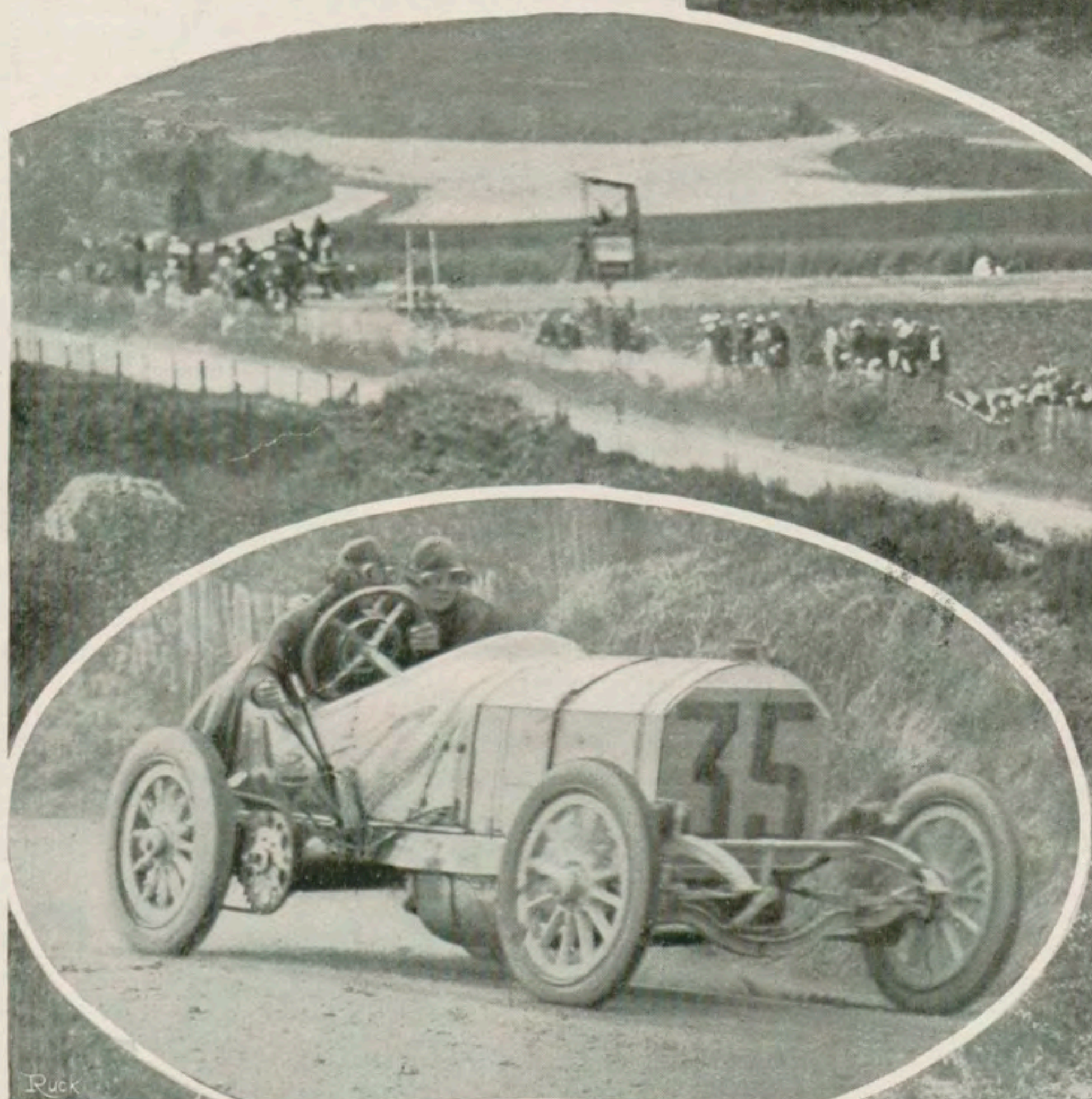
Elle prit, cette année, brillamment sa revanche, à Dieppe. Et cette victoire s'augmente encore de ce fait que le vainqueur était un nouveau venu dans le monde des grands conducteurs. D'abord mécanicien de Salzer, dont on connaît l'audacieuse habileté, Lautenschlager avait été mis aux essais à l'usine de Cannstadt. Il se montra un conducteur aussi adroit et aussi osé qu'il était remarquable mécanicien. Aussi, n'hésita-t-on pas à lui confier un volant dans la grande épreuve française. Cette confiance fut méritée, puisque Lautenschlager put tirer de la merveilleuse voiture dont il avait la charge un parti superbe.

Dès le second tour, il prend la seconde place, pour passer en tête au cinquième. Talonné par Hémerly, il engage avec celui-ci une lutte émouvante, sans se laisser entraîner par les folies de certains, qui poussent comme des fous en palier, pour s'arrêter au bout de quelques minutes. Au septième tour, il a moins d'une minute d'avance sur son rival, mais cette



LAUTENSCHLAGER RENTRE APRÈS LA COURSE

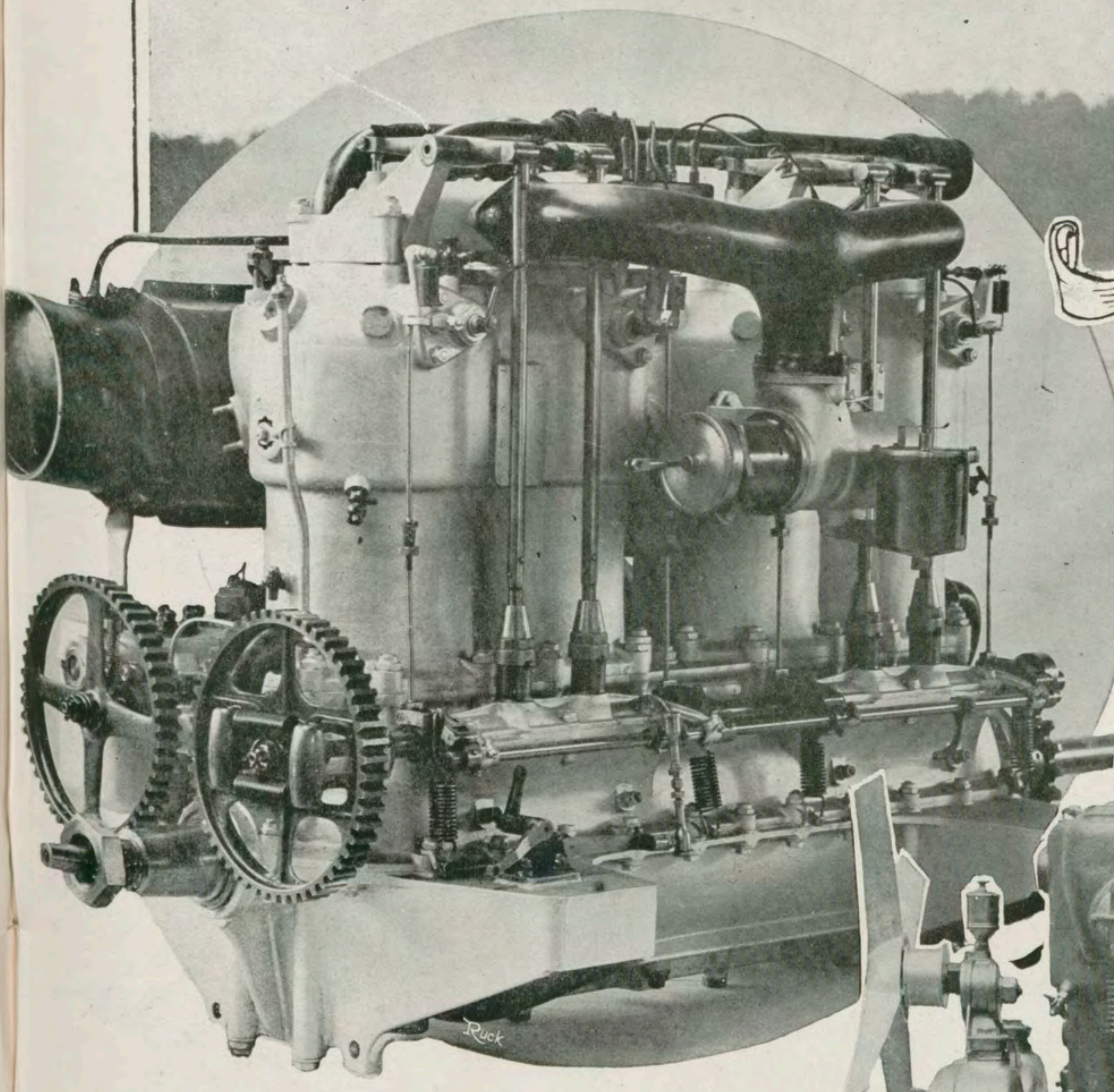
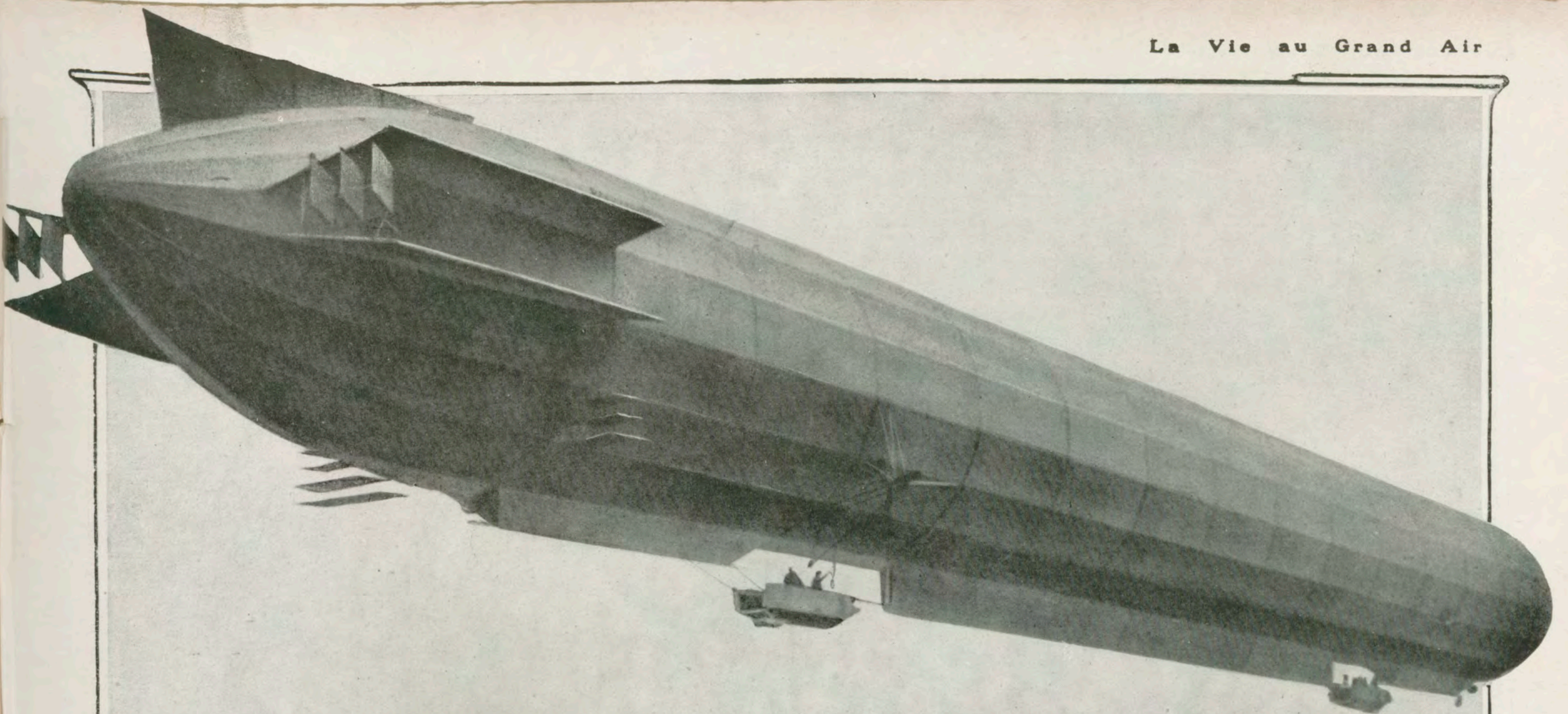
Lautenschlager, ancien mécanicien de Salzer, faisait ses débuts en course.



LAUTENSCHLAGER AU PONT D'EU
Il prit la première place au cinquième tour pour la conserver jusqu'à la fin.



LAUTENSCHLAGER AU PONT D'AUCOURT
La distance de 777 kilom. fut couverte par lui en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5.



LE " ZEPPELIN "

Le gigantesque ballon allemand est muni de quatre moteurs Mercedes.

l'année suivante où les années d'après par les autres maisons. N'est-ce pas à Mercedes que l'on doit les châssis estampés, les radiateurs tubulaires, les soupapes commandées, les roulements à billes, l'essence sous pression, autant de perfectionnements que l'on voit maintenant sur toutes les voitures ?

Dans le domaine du sport, il en est de même. C'est la Mercedes qui a fait la première voiture de course. Les succès qu'elle a remportés dans tous les pays sont présents à la mémoire de tous. F.-A. W.

LE MOTEUR DU " ZEPPELIN "

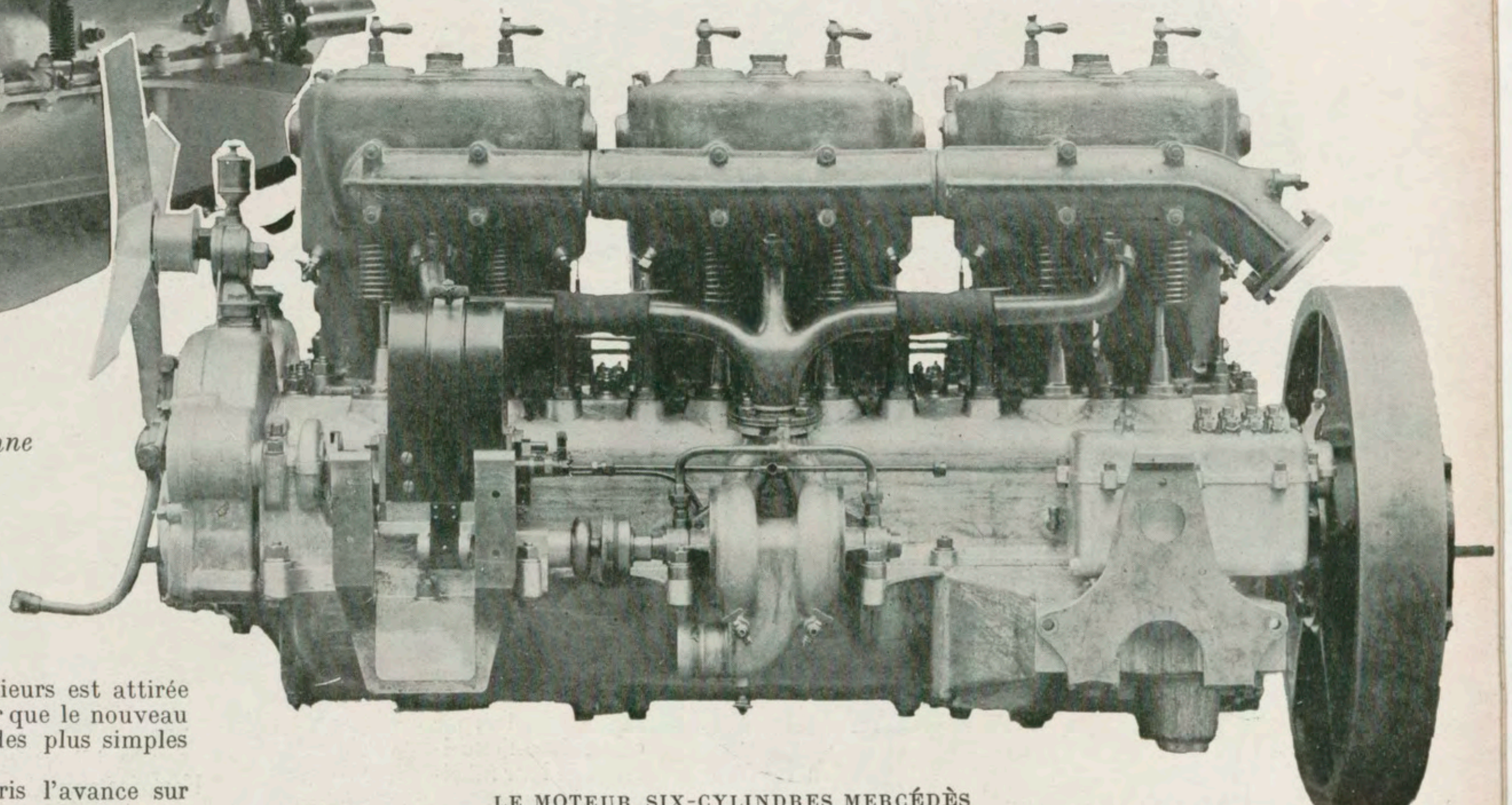
Moteur à 4 cylindres de 100 chx. Le moteur donne à 1.100 tours (vitesse normale) 115 chx.

ce qui a été fait jusqu'à ce jour par les dirigeables de tous pays.

Mais les usines Mercedes ne sacrifient pas le tourisme. Bien au contraire, ce sont les leçons de la course qui leur permettent d'utiliser pour le moteur de route ou de ville les perfectionnements qu'elles leur inspirent. Toute l'attention des ingénieurs est attirée par la simplification des organes, et on peut assurer que le nouveau moteur Mercedes, est, à tous les points de vue, un des plus simples qui existent aujourd'hui sur le marché.

En course comme en tourisme, Mercedes a pris l'avance sur toutes les nations.

N'est-ce pas une vérité aujourd'hui universellement reconnue que toutes les innovations importantes dans l'automobile sont sorties des usines de Cannstadt et que toutes ont fini par être adoptées



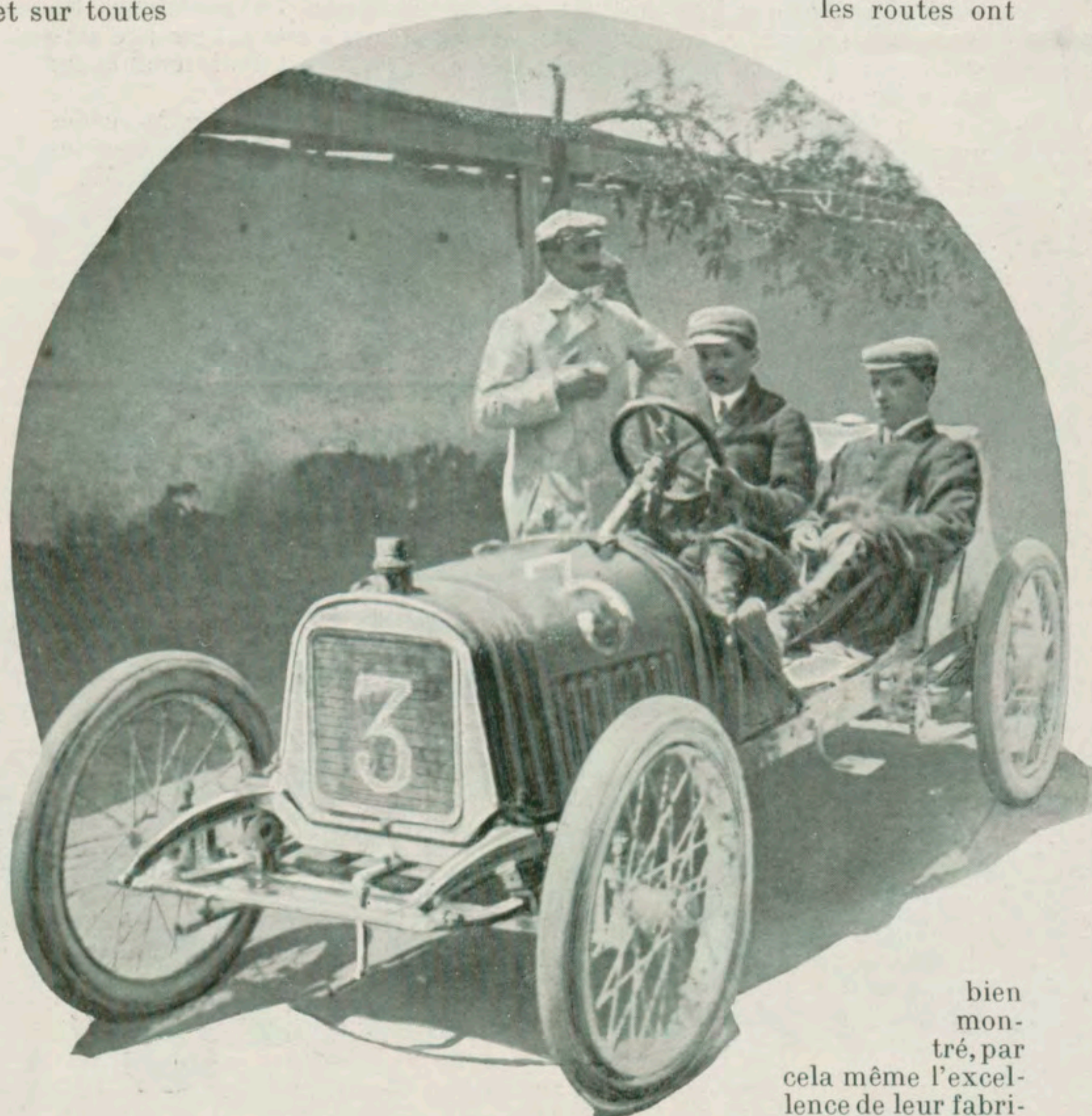
LE MOTEUR SIX-CYLINDRES MERCEDES

Le moteur à six cylindres sera adapté sur tous les nouveaux châssis 75 chx, il se distingue par la simplification des brides d'attaches et par l'allumage à bougies magnétiques à basse tension.



GIUPPONE AU VIRAGE DE CERDA EN SICILE
*Giuppone sur voiturette Lion, 1^{er} de la Coupe
du Roi (Turin) et de la Targa Florio (Sicile).*

L'ANNÉE qui vient de s'écouler fut pour les Lion une suite ininterrompue de victoires. Dans le Tour de France, la formidable épreuve qui se disputait sur machines poinçonnées, les bicyclettes Lion prirent les premières places, avec Petit-Breton, Faber, Passerieu et Garrigou. Toutes les épreuves importantes furent remportées par elles. Les voiturettes ne leur cédèrent pas. Sur trois courses disputées pendant le premier semestre, la Coupe du Roi, à Turin, la Targa Florio en Sicile, la Coppa Catalunya en Espagne, Giuppone et sa Lion en gagnèrent trois. Certes, les courses ne sont pas tout, et les fils de Peugeot frères s'attachent surtout à la fabrication des bicyclettes et des voiturettes de tourisme. Mais la course est bien le meilleur critérium de la valeur d'un instrument. La bicyclette qui a fait les 10.000 kilomètres du Tour de France, la petite voiture qui s'est montrée la meilleure sous tous les climats et sur toutes les routes ont



GIUPPONE EN CATALOGNE

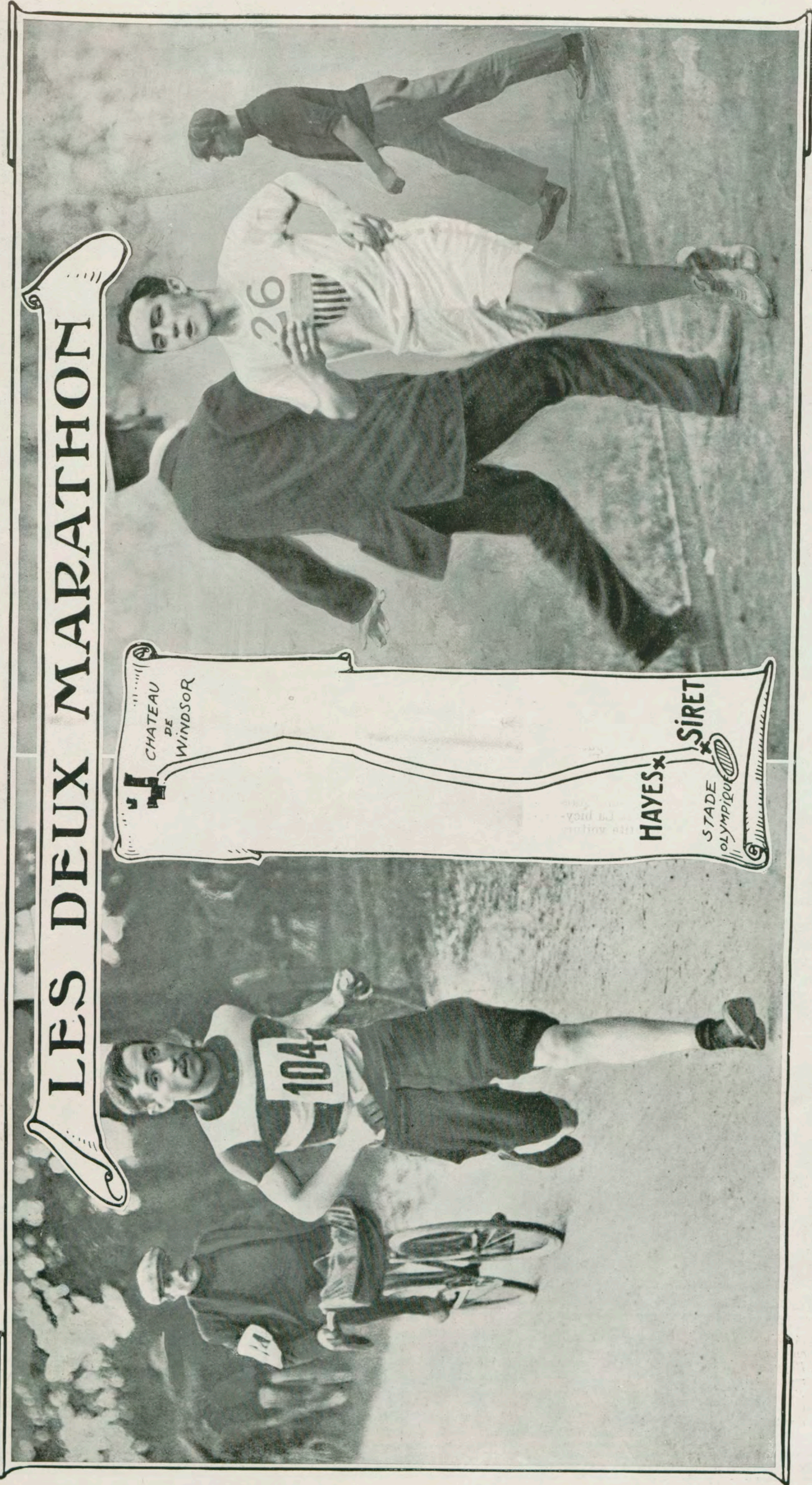
En juillet, il sortait vainqueur de la Coppa Catalunya, courue près de Barcelone.

La preuve en est dans le nombre de machines de la célèbre marque qui sillonnent les routes. J.-B.



LE TOUR DE FRANCE
Victoire superbe pour les Peugeot qui prirent les 4 premières places.

LES DEUX MARATHON



SIRET (PROFESSIONNEL) ET HAYES (AMATEUR), GAGNANTS DES DEUX MARATHON.

Henri Siret (Français) triompha dans le Marathon professionnel, en 2 h. 37 m. 23 s.; Hayes (Américain) dans le Marathon amateur, en 2 h. 55 m. 18 s. La distance, 42 kilom. 600, et le parcours étaient les mêmes. Le professionnel, dans une épreuve mixte, aurait donc battu l'amateur de près de cinq kilomètres.

Au mois de juillet, la renommée envoyait aux quatre coins du monde les noms de Dorando Pietri et de Hayes, celui-là gagnant moral, celui-ci vainqueur effectif de la course de Marathon disputée à l'occasion des Jeux Olympiques, du château de Windsor au Stadium, soit 42 kilom. 600. En octobre, afin de comparer la valeur des amateurs et des professionnels, une épreuve sur le même parcours était organisée, destinée à ceux qui courent pour de l'argent. L'expérience fut tout à l'honneur des professionnels en général et des Français en particulier. Ce fut, en effet, la première grande victoire que nous remportions dans une course internationale : Henri Siret triomphait en 2 h. 37 m. 23, alors que Hayes avait mis 2 h. 55 m. 18 s. pour accomplir le même parcours. La comparaison prouvait que si les amateurs sont meilleurs sur les courtes distances, les professionnels leur sont supérieurs lorsqu'il s'agit de donner un effort

de longue durée et pénible. Plus accoutumés aux travaux qui demandent une forte dose d'énergie et de courage, les pros sont naturellement plus à l'aise dans des épreuves semblables au Marathon.

Un incident marqua la course des amateurs : l'Italien Dorando Pietri, qui avait passé le premier le poteau d'arrivée, couvrant la distance en 2 h. 54 m. 46 s., fut disqualifié, sous prétexte qu'il avait été aidé sur la piste du Stade. En effet, à bout de forces, il était tombé évanoui, à plusieurs reprises, avait été remis sur pied et soutenu jusqu'au winning-post par des employés du Stade. Les Américains protestèrent et obtinrent le classement de Dorando au profit de leur représentant, Hayes. Cette décision souleva la réprobation unanime des sportsmen. Un match conclu entre Hayes et Dorando va se disputer à Madison-Square et nous saurons peut-être alors quel est le meilleur des deux.

JACQUES MORTANE.

LA VIE AU GRAND AIR

LAURIERS OLYMPIQUES DE 1908

LA VIE AU GRAND AIR



1. Hayes (E. U.), vainqueur du Marathon : 42 kil. 600 en 2 h. 55 m. 18 s. — 2. Larner (Angl.), vainqueur des 3.500 mètres (marche) en 14 m. 55 s. et des 10 milles (marche), en 1 h. 15 m. 57 s. 1/5; (ancien record du monde : Sturgess, en 1 h. 16 m. 57 s. 1/5; record professionnel Raby, en 1 h. 14 m. 45 s.). — 3. Sheppard (E. U.), vainqueur des 800 mètres, en 1 m. 52 s. 4/5, et des 1.500 mètres en 4 m. 3 s. 2/5 (record du monde : Wilson, en 3 m. 59 s. 4/5). — 4. Deakin (Angl.), vainqueur des 4.827 mètres par équipes, en 14 m. 39 s. 13/5 (record du monde : Shrubbs, 14 m. 17 s. 3/5). — 5. Voigt (Angl.), vainqueur des 5 milles, en 25 m. 11 s. 1/5, (record du monde : Shrubbs, en 24 m. 33 s. 2/5). — 6. Walker (Afrique du Sud), vainqueur des 100 mètres en 10 s. 4/5 (record du monde égalé : Jarvis, 10 s. 4/5). — 7. Kerr (Canada), vainqueur des 200 mètres en 22 s. 2/5. — 8. Taylor (Angl.), vainqueur des 400 mètres natation, en 5 m. 36 s. 4/5 (record du monde : Kiéran, en 4 m. 57 s.), et des 1.500 mètres natation, en 22 m. 48 s. 2/5. — 9. Alibert (Français), vainqueur du concours d'épée. — 10. Lemming (Suédois), vainqueur

du lancement du javelot : 54 m. 26 s. (record). — 11. Sheridan (E. U.), vainqueur du lancement du disque : 40 m. 849 (record : M. Eyraud, 43 m. 21 c.). — 12. Irons (E. U.), vainqueur du saut en longueur avec élan : 7 m. 479 (record : O'Connor, 7 m. 614). — 13. Ewry (E. U.), vainqueur du saut en hauteur sans élan : 1 m. 575 (record : Ewry : 1 m. 657), et du saut en longueur sans élan : 3 m. 33 c. 1/4 (record : Ewry, 3 m. 50). — 14. Bacon (E. U.), vainqueur du 400 mètres haies, en 55 s. (record). — 15. Porter (E. U.), vainqueur du saut en hauteur avec élan : 1 m. 91 c. (record : Sweeney, 1 m. 971). — 16. Flanagan (E. U.), vainqueur du lancement du marteau : 51 m. 92 (record : Flanagan, 52 m. 728). — 17. Gilbert (E. U.), vainqueur du saut à la perche : 3 m. 71 (record : Gilbert, 3 m. 93, sans butoir, le record du saut de la perche avec butoir appartient toujours au Français, Gonder, avec 3 m. 75). — 18. Ralph Rose (E. U.), vainqueur du lancement du poids : 14 m. 20 (record : Organ, 14 m. 871). — Dans le fond, le défilé des athlètes ayant pris part aux Jeux Olympiques.

UNE RÉVÉLATION



VUE A VOL D'OISEAU DES USINES IMPERIA
Les usines A. G. Piedbœuf, où sont fabriquées les automobiles
Impéria sont situées à Nessonvaux-lez-Liège.

IMPÉRIA !
Voilà un nom qui ne disait pas grand'chose à ceux qui l'entendaient pour la première fois aux épreuves d'arrière-saison qui se disputèrent dans la région parisienne. Mais la voiture dit immédiatement beaucoup plus à ceux qui la virent. D'aspect élégant et robuste, très *racinglike* en même temps, elle donnait tout de suite l'effet d'une concurrente redoutable. Et elle ne trompa pas les prévisions, parce que ses premiers débuts furent un coup de maître.

Et on peut dire que ce fut une révélation, que l'apparition en France de cette nouvelle marque. Les photographies que nous publions ici diront mieux que n'importe quelle description lyrique l'importance des usines que M. A.-G. Piedbœuf a fait édifier à Nessonvaux-lez-Liège pour la construction des automobiles Impéria.

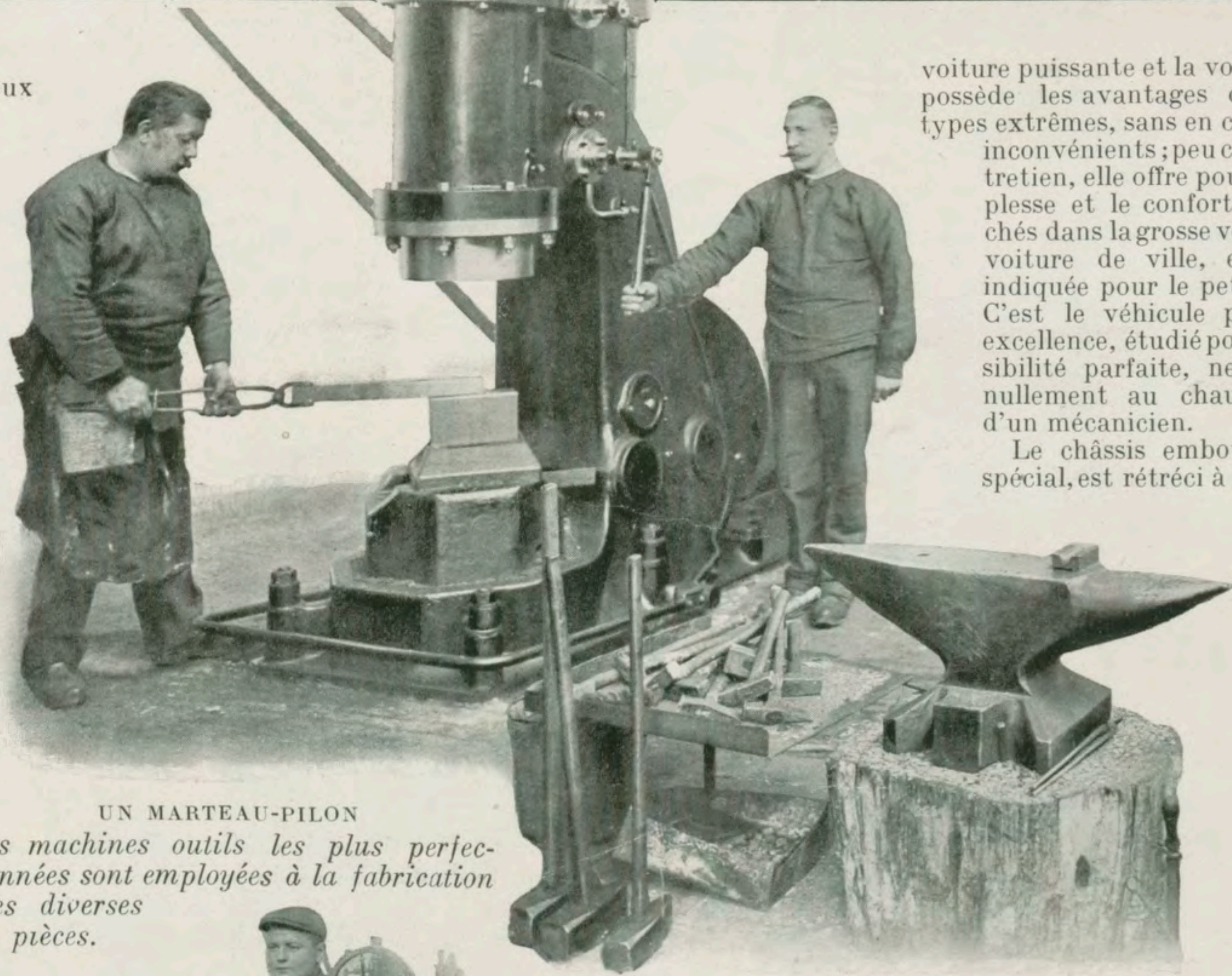
On sait la qualité de la fabrication belge pour tout ce qui touche à l'industrie du fer. En particulier, la fabrication automobile jouit, chez nos voisins, d'une réputation non usurpée. Et les Impéria ne l'ont pas fait mentir.

Voici, d'ailleurs, quelques détails intéressants sur cette voiture, peu connue encore de nos lecteurs.

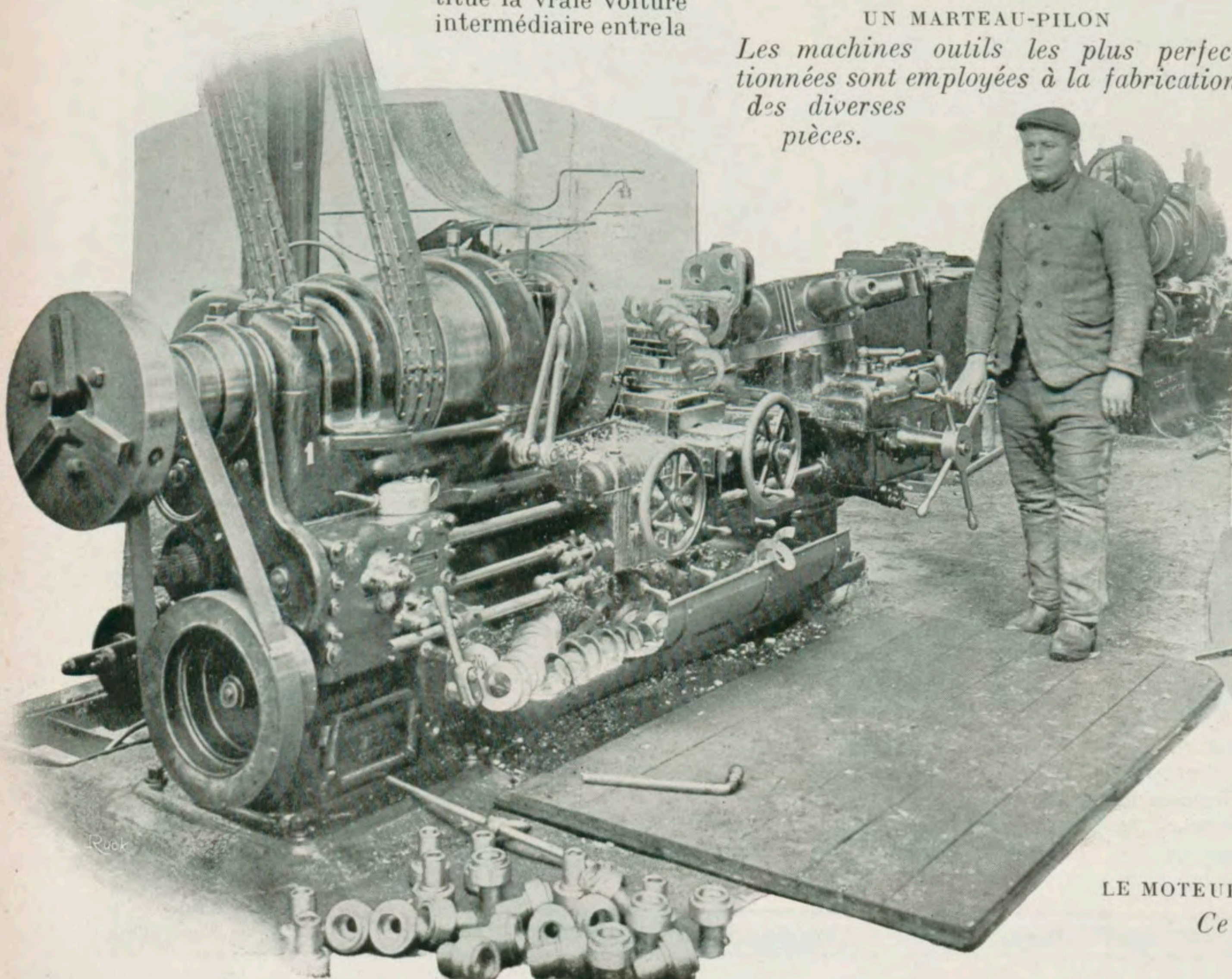
Le nouveau châssis léger 12 chevaux constitue la vraie voiture intermédiaire entre la

voiture puissante et la voiturette. Elle possède les avantages de ces deux types extrêmes, sans en comporter les inconvénients ; peu coûteuse d'entretien, elle offre pourtant la souplesse et le confort tant recherchés dans la grosse voiture. Idéale voiture de ville, elle est tout indiquée pour le petit tourisme. C'est le véhicule pratique par excellence, étudié pour une accessibilité parfaite, ne nécessitant nullement au chauffeur, l'aide d'un mécanicien.

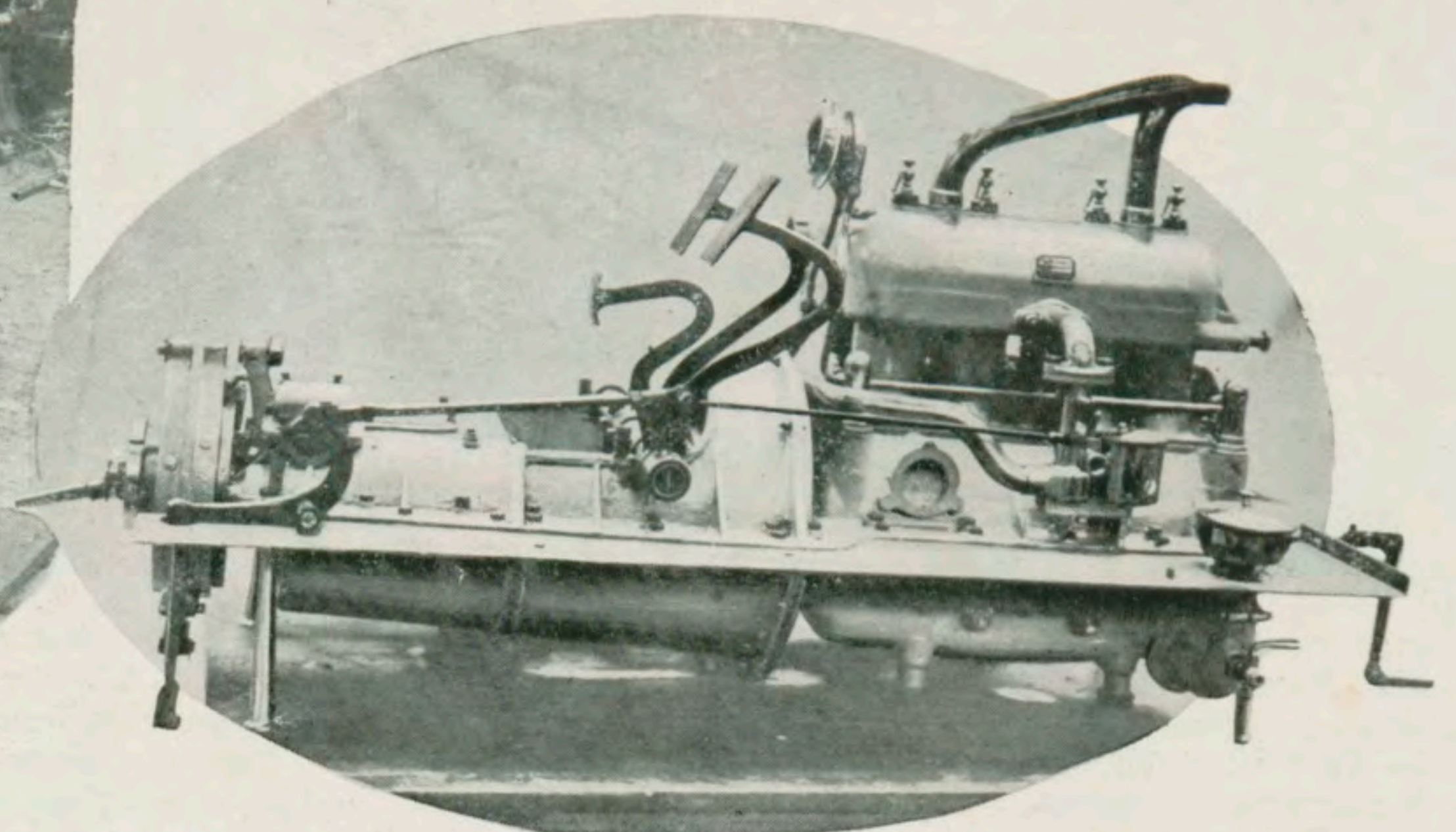
Le châssis embouti, en acier spécial, est rétréci à l'avant, pour



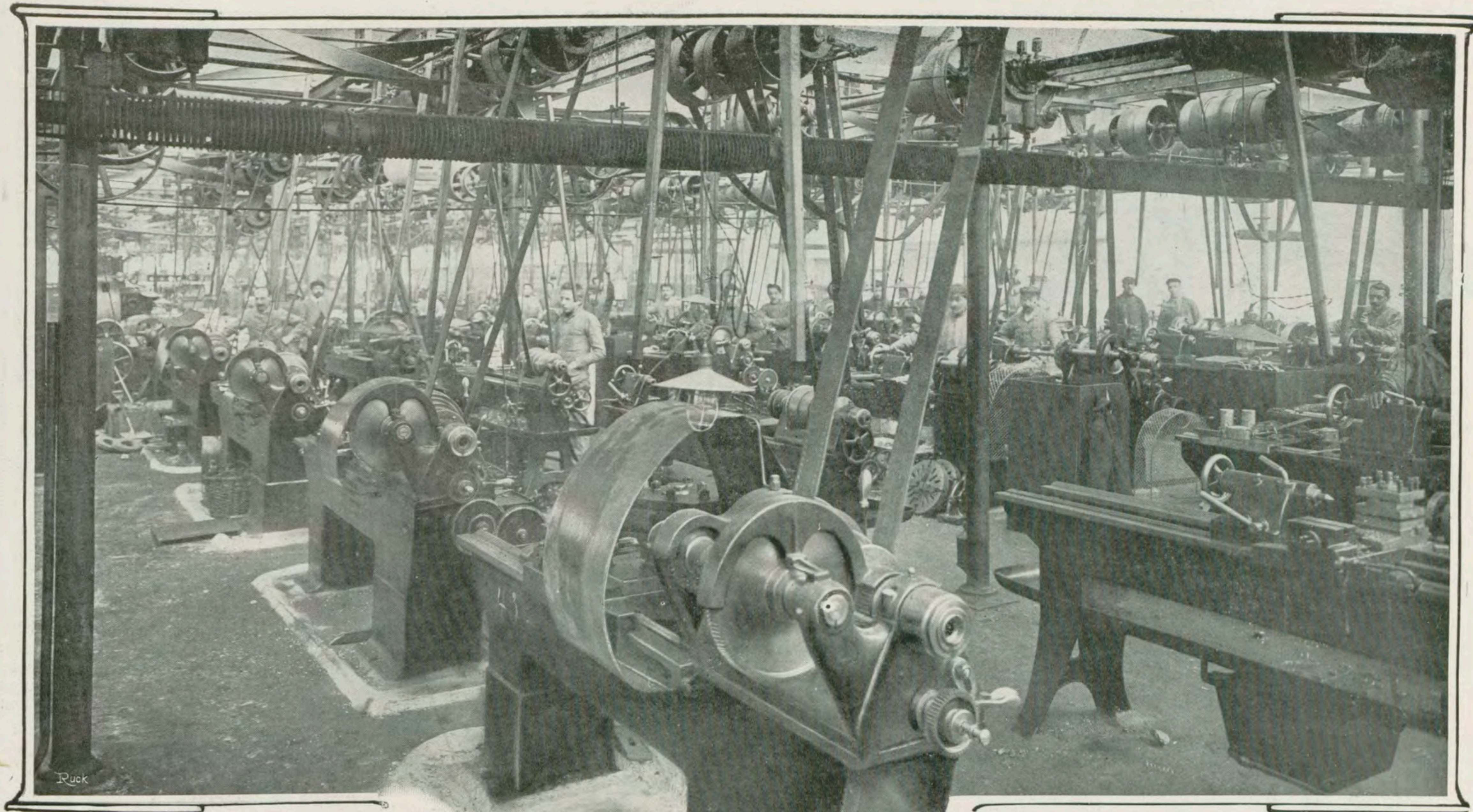
UN MARTEAU-PILON
Les machines outils les plus perfectionnées sont employées à la fabrication des diverses pièces.



UN GRAND TOUR
Ce tour est un des derniers modèles adoptés par les usines Impéria.

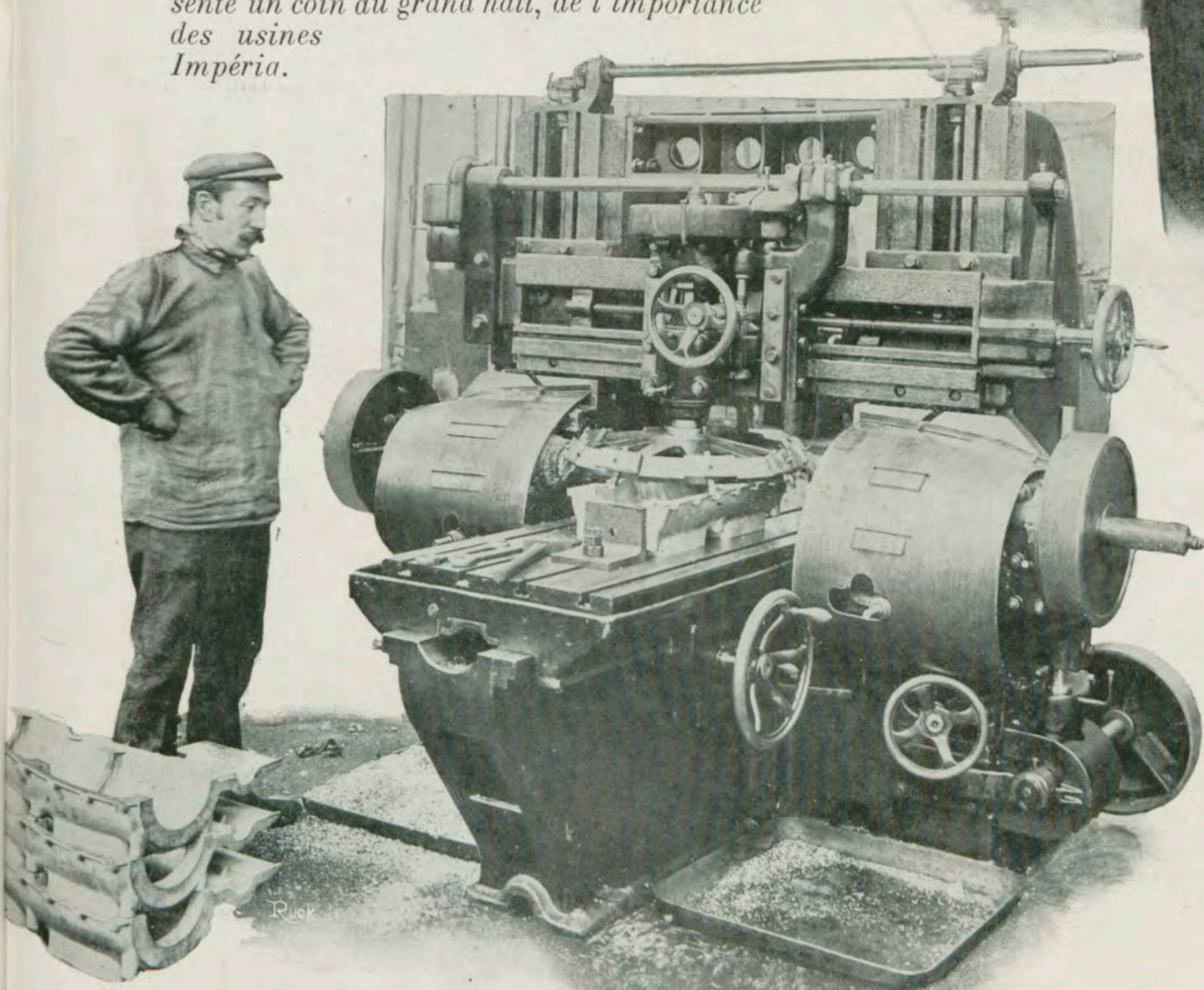


LE MOTEUR 4-CYLINDRES
Ce moteur, venu de fonte d'un seul bloc est à 4 cylindres de 75/100.



L'ATELIER DES MACHINES-OUTILS

On juge, par cette photographie, qui représente un coin du grand hall, de l'importance des usines Impéria.



UNE FRAISEUSE

Cet outil, d'un modèle spécial est, pour ainsi dire, exclusif aux usines de Nessonvaux.

permettre un grand braquage des roues. La suspension comporte des ressorts désaxés à l'avant et des ressorts à crosse à l'arrière.]

L'emplacement disponible pour la carrosserie (2 m. 30 de longueur sur 0 m. 80 de largeur) permet une carrosserie confortable à entrée latérale aisée, la mesure entre le tablier et la tangente de la roue arrière étant de 1 m. 650. Empattement : 2,770 millimètres. Voie 1 m. 25.

Les roues sont égales, avec pneus de 760 x 90 millim.

Le moteur et le changement de vitesses forment un groupe rigide portant tous les organes de commandes : pédales, freins, béquilles et tringle de commande. Ce bloc est fixé sur deux longues tôles embouties. Ce système d'assemblage assure une rigidité absolue,

permet un montage et un démontage faciles et protège tous les organes contre la poussière tout en supprimant la tôle de protection.

Le moteur, venu de fonte d'un seul bloc, est à quatre cylindres verticaux, de 75 millimètres d'alésage et 100 millimètres de course, désaxés par rapport au vilebrequin en vue du meilleur rendement. Le vilebrequin est construit en acier nickel de haute résistance ; les portées des têtes de bielles, rectifiées, sont largement dimensionnées pour réduire l'usure au minimum. Les soupapes, placées du même côté du moteur, sont commandées par un seul arbre de came taillé d'une seule pièce avec les

comes. L'allumage se fait par magnéto à étincelle directe aux bougies, à point d'avance fixe, supprimant ainsi tout levier de commande.

Le carburateur est complètement automatique ; il ne possède ni ressorts ni membrane et permet de faire varier la vitesse du moteur entre 150 et 1.800 tours. Il est commandé très simplement par une pédale d'accélérateur. Une manette disposée sur le tablier permet, par une commande par excentrique, d'obtenir l'admission exacte des gaz pour la marche au ralenti.

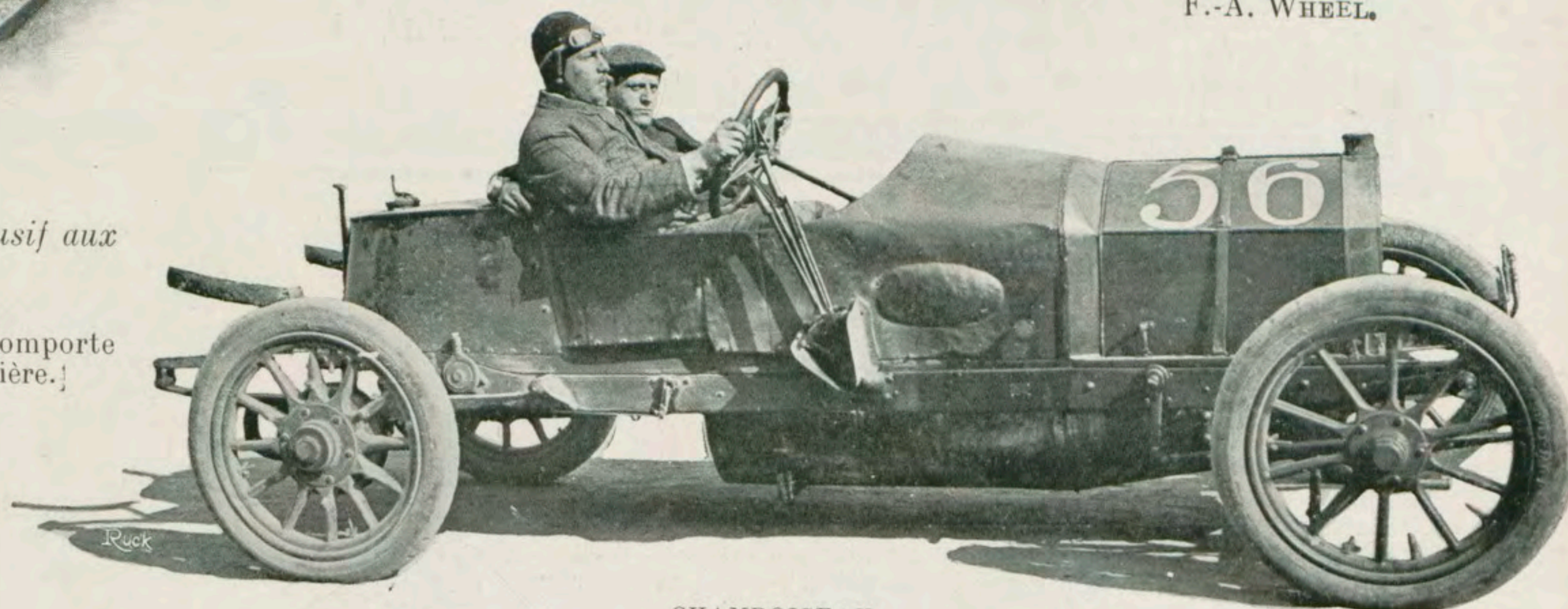
Le refroidissement s'opère par thermo-siphon.

L'embrayage métallique à plateaux, fonctionnant dans l'huile, est très progressif. La direction est à vis et écrou et tout spécialement étudiée au point de vue de la sécurité.

Le changement de vitesses comporte trois vitesses et marche arrière commandées par deux trains baladeurs. L'encombrement réduit de cette boîte de vitesse, assure aux arbres une plus grande solidité, en supprimant le bruit. Le changement de vitesse est également monté sur billes.

En résumé, avec son moteur désaxé, son ingénieux dispositif de graissage, sa direction à vis, son embrayage métallique, son changement de vitesse à deux baladeurs, son pont arrière robuste et ses freins puissants, ce châssis 12 chevaux réunit les derniers perfectionnements de la grosse voiture. Il constitue la preuve irréfutable d'une fabrication consciencieuse et d'une parfaite sécurité.

F.-A. WHEEL.



CHAMPOISEAU

Sur sa voiture Impéria, Champoiseau a remporté les plus beaux succès dans toutes les courses de l'arrière saison.

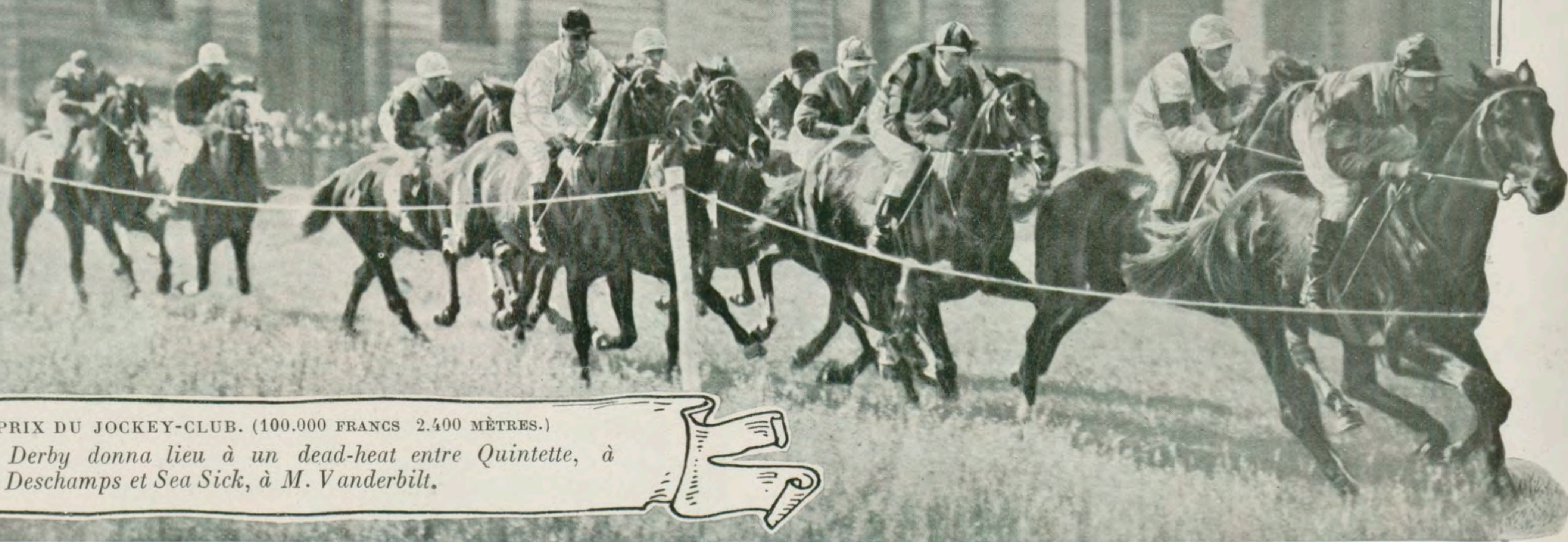
Les Grandes courses plates de 1908



LE GRAND PRIX. (300.000 FRANCS, 3.000 MÈTRES.)

Le Grand Prix fut gagné par Northeast, à M. W.-K. Vanderbilt devant Sauge Pourrée et Souvigny.

Les deux grandes épreuves réservées aux chevaux de trois ans n'ont pas répondu cette année au but qui leur est assigné généralement, de mettre en relief la qualité d'un champion incontesté de la génération. L'incertitude n'a cessé de régner sur cette fameuse question de la suprématie à attribuer à ce défaut de crack a eu cependant ce bon côté
intérêt spécial et toujours renouvelé aux diverses péripéties des courses disputées.



LE PRIX DU JOCKEY-CLUB. (100.000 FRANCS 2.400 MÈTRES.)

Le Derby donna lieu à un dead-heat entre Quintette, à M. Deschamps et Sea Sick, à M. Vanderbilt.

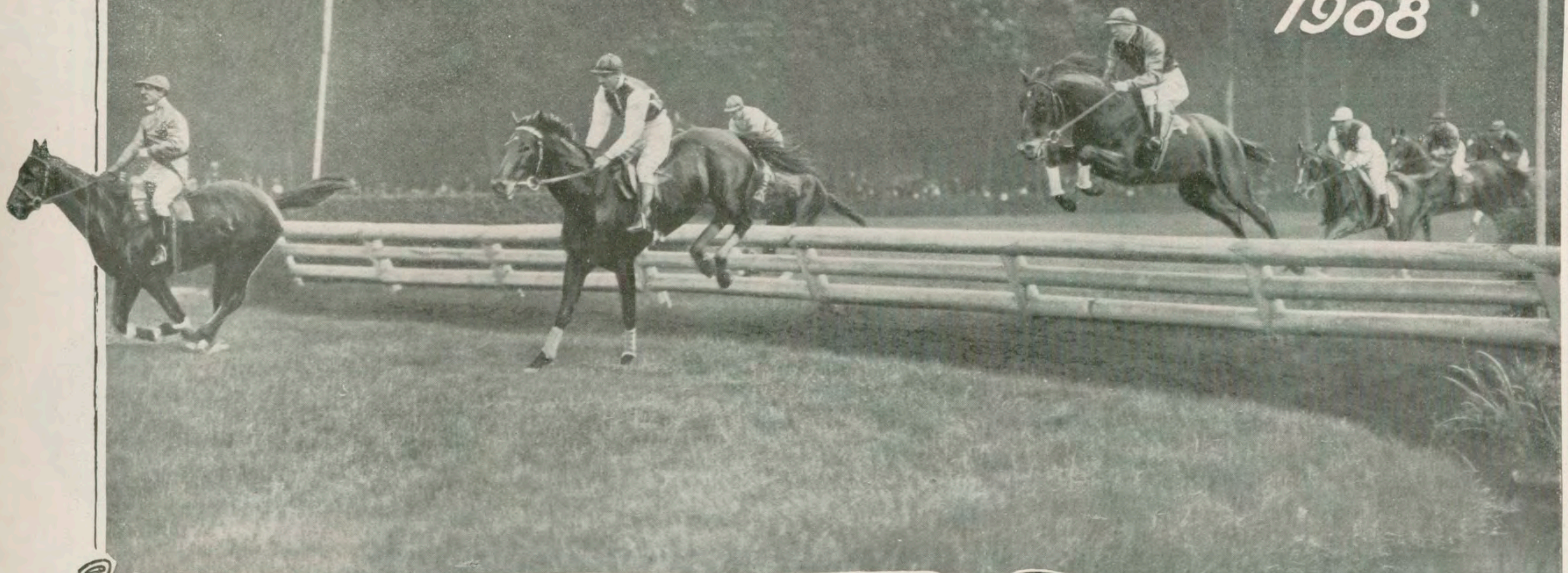
Tous les sportsmen ont encore présents à la mémoire les incidents du Derby de 1908 : la chute de ce pauvre Grill Room, qui n'en était encore qu'au début de ses tribulations, et la lutte magnifique, que se livrèrent sur toute la longueur de la ligne droite, Quintette, Sea Sick, Kenilworth et Northeast pour passer le poteau en un groupe compact, dans lequel le juge seul pouvait discerner l'ordre d'arrivée. En dehors de l'enthousiasme des spectateurs, un semblable résultat souleva de nombreuses discussions : pour les uns, Grill Room resté debout aurait gagné, pour les autres le jockey de Sea Sick avait manqué de force. Bref, le Grand Prix se présentait comme une contre-épreuve destinée à départager les avis. Malheureusement, Kenilworth, n'était pas engagé à Longchamp ; Sea Sick, qui, entre temps, était allé à Epsom pour y cueillir des lauriers, n'en rapporta que des atteintes lui imposant un repos temporaire. Restaient en présence, parmi les concurrents du Derby, Quintette, Grill Room et Northeast : le premier finit très éprouvé, le second figura modestement ; quant à Northeast, il remporta une victoire très nette dont le temps accusé par le chronomètre semblait attester la régularité. A part tout un lot de concurrents attirés par l'espoir d'une inter-

version de forme, il battait la gagnante du Prix de Diane, Médéah, qui s'effondra à l'entrée de la ligne droite ; la gagnante de la Poule d'Essai, Sauge Pourrée, s'adjugea la seconde place ; sa performance était très méritoire, la jument se trouvant sérieusement handicapée par une sorte d'abcès qu'elle avait à la cuisse et qui creva au moment du défilé traditionnel. Il semble d'ailleurs que Sauge Pourrée soit la meilleure bête de l'année. Elle a eu toutes les malchances au cours de sa saison, dont la principale fut le départ de son jockey O'Connor. De tous ceux qui l'ont montée, O'Connor est en effet le seul qui ait pu obtenir d'elle tout ce qu'elle pouvait donner.

L'allocation du Grand Prix qui, pour la première fois, était de 300.000 francs, avait attiré les engagements de chevaux étrangers. Seuls les Anglais firent le déplacement. Malheureusement, le meilleur d'entre eux, Mountain Apple, pris de toux dans la nuit précédant l'épreuve, ne put courir, quoiqu'ayant fait le déplacement. Sir Archibald figura en tête avec Valda pendant les deux tiers du parcours. Quand à Saint Magnus, il ne joua aucun rôle dans l'affaire.

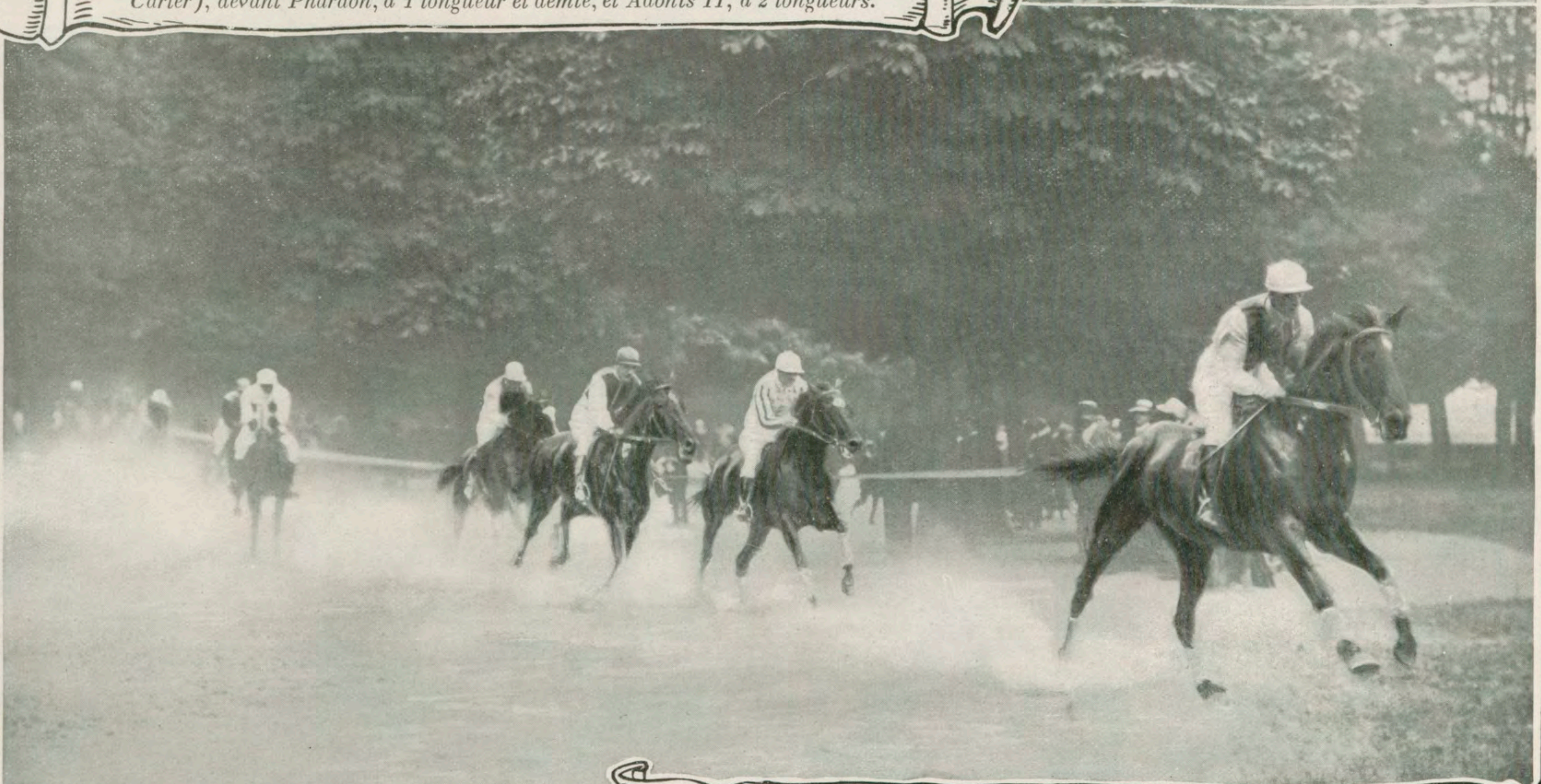
RENÉ RIONDET.

Les grandes épreuves d'obstacles de 1908



LE GRAND STEEPLE (125.000 FRANCS, 6.500 MÈTRES)

Le Grand Steeple d'Auteuil fut gagné par Dandolo, à M. Fischhof (Alec Carter), devant Pharaon, à 1 longueur et demie, et Adonis II, à 2 longueurs.



LA GRANDE COURSE DE HAIES D'AUTEUIL.
(50.000 FRANCS, 5.000 MÈTRES.)

Ce fut Ingénu, à M. A. Coblenz (J. Bartholomew), qui l'emporta.

Les courses d'obstacles ne nous ont pas offert de révélation sensationnelle au cours de l'année 1908. Le résultat du Grand Steeple-Chase vient à l'appui de cette assertion, car il a enregistré la victoire d'un vétérân. Seulement, et c'est là un fait unique dans les annales de la spécialité en France, ce vétérân avait déjà remporté le même trophée quatre ans auparavant, alors qu'il était âgé de cinq ans. Nous ne sommes pas habitués à voir souvent de tels exemples d'endurance, non pas parce que nos chevaux ne seraient pas capables d'accomplir de semblables exploits, mais plutôt parce qu'en notre pays on a la coutume de manger son blé en herbe : les occasions de gagner de belles allocations sont fréquentes pour les trois ans et il est bien tentant d'empocher les 125.000 francs du Grand Steeple grâce à un cheval de quatre ans ; c'est, en effet, la meilleure opération financière puisque cet âge constitue la limite minimum exigée des concurrents.

Le vainqueur de 1904 et de 1908, Dandolo, a cependant donné une bonne leçon, qui devrait porter ses fruits : il a fourni un double rendement ; il est juste

d'ajouter qu'un accident assez grave l'avait rendu indisponible pendant quelque temps au début de sa carrière ; tout en rendant pleine justice aux soins éclairés de son excellent entraîneur, c'est probablement à cet incident que nous devons de l'avoir vu accomplir aussi brillamment le double event. Son principal concurrent de 1908, Royal Visiteur, a été desservi par le terrain sec ; d'ailleurs la distance semblait excéder ses moyens ; il a mené la course sans grande conviction jusqu'à la rivière du huit où tous les concurrents se sont groupés : car, fait extraordinaire, il n'y eut aucune chute à signaler. A partir de cet obstacle, Dandolo a fait son effort et est venu régler facilement Pharaon et Adonis II qui avaient pris l'avantage.

Dans la grande course de haies, Ingénu, une recrue si récente qu'elle courait avec succès alternativement en plat et en obstacles, a battu nettement Henri IV et le vieux Lavandier ; il ne semble pas encore que ce fût une action d'éclat. Ingénu, appartenant à M. A. Coblenz, était monté par J. Bartholomew.

RENÉ RIONDET.

"UNIC" AU SALON

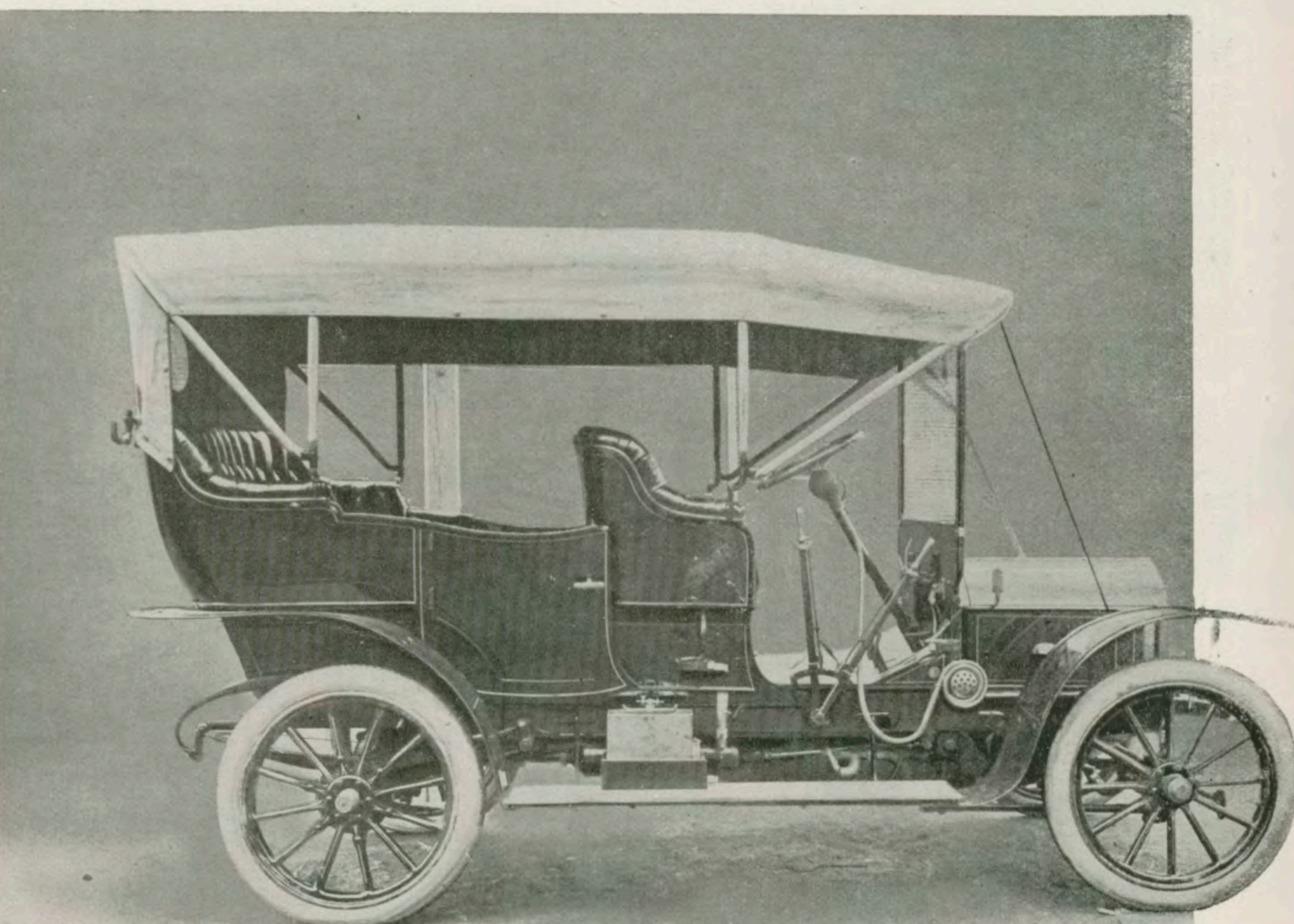
La maison Unic présente cette année des types de voitures qui répondent à tous les besoins. Les constructeurs qui, il y a quatre ans ont lancé la voiture légère 12 chevaux, 4 cylindres, voiture qui, entre parenthèses, a été un précurseur de la construction actuelle, ont donné satisfaction à tous les desiderata du public.

Enumérons rapidement les types de la saison prochaine.

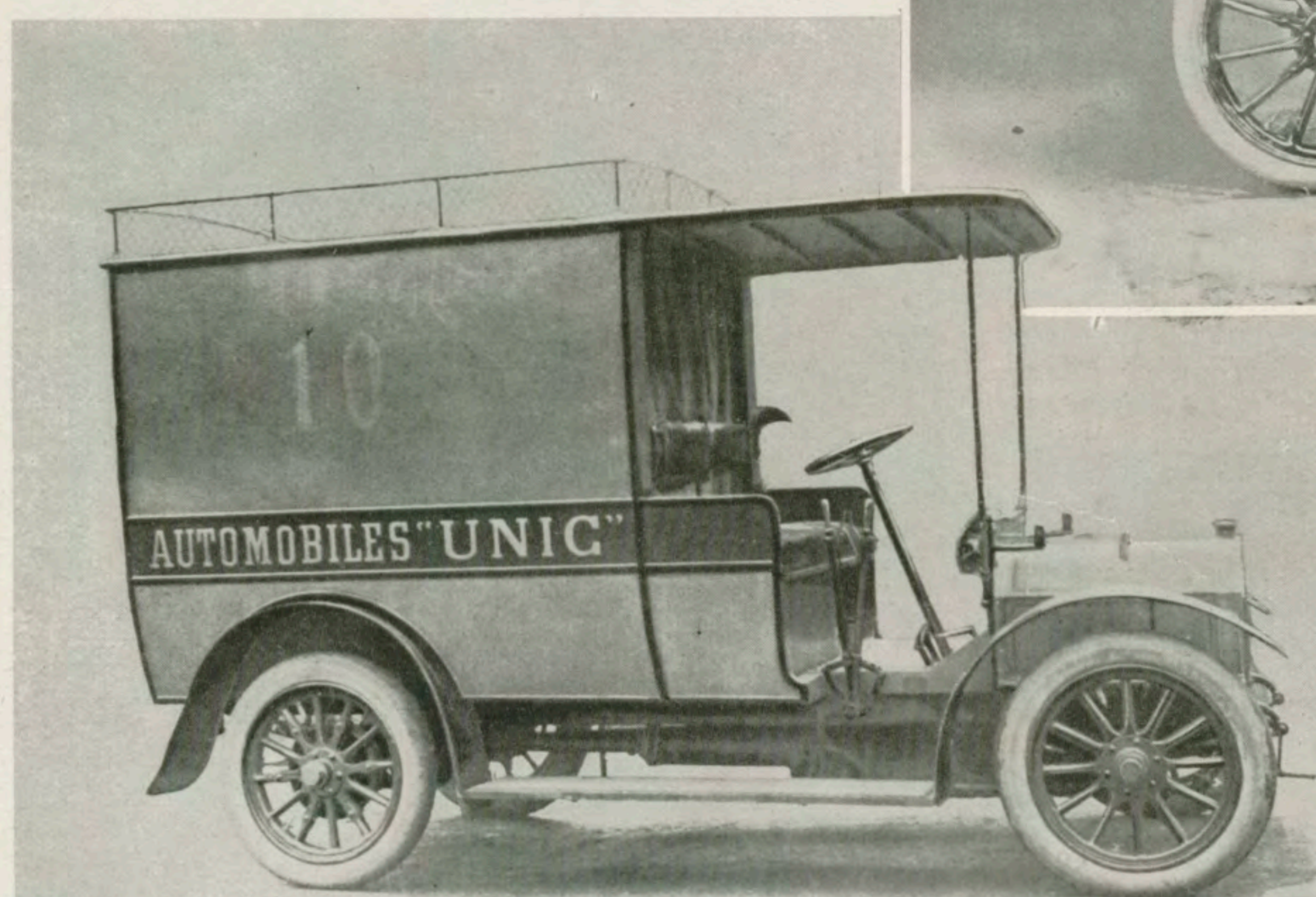
Dans les voitures carrossées, d'abord une série de trois doubles phaétos complets, comportant des châssis construits exprès pour la carrosserie qu'ils portent : on a donc pu obtenir le maximum de légèreté, et par conséquent d'économie d'essence et de pneus. Ce sont les types 10 chevaux, 2 cylindres : 12 et 16 chevaux, 4 cylindres.

Vient ensuite la voiture du médecin, à conduite intérieure, robuste et régulière, montée soit sur châssis 10 chevaux, 2 cylindres : soit sur 12 chevaux, 4 cylindres.

Passons maintenant aux châssis qui peuvent rece-

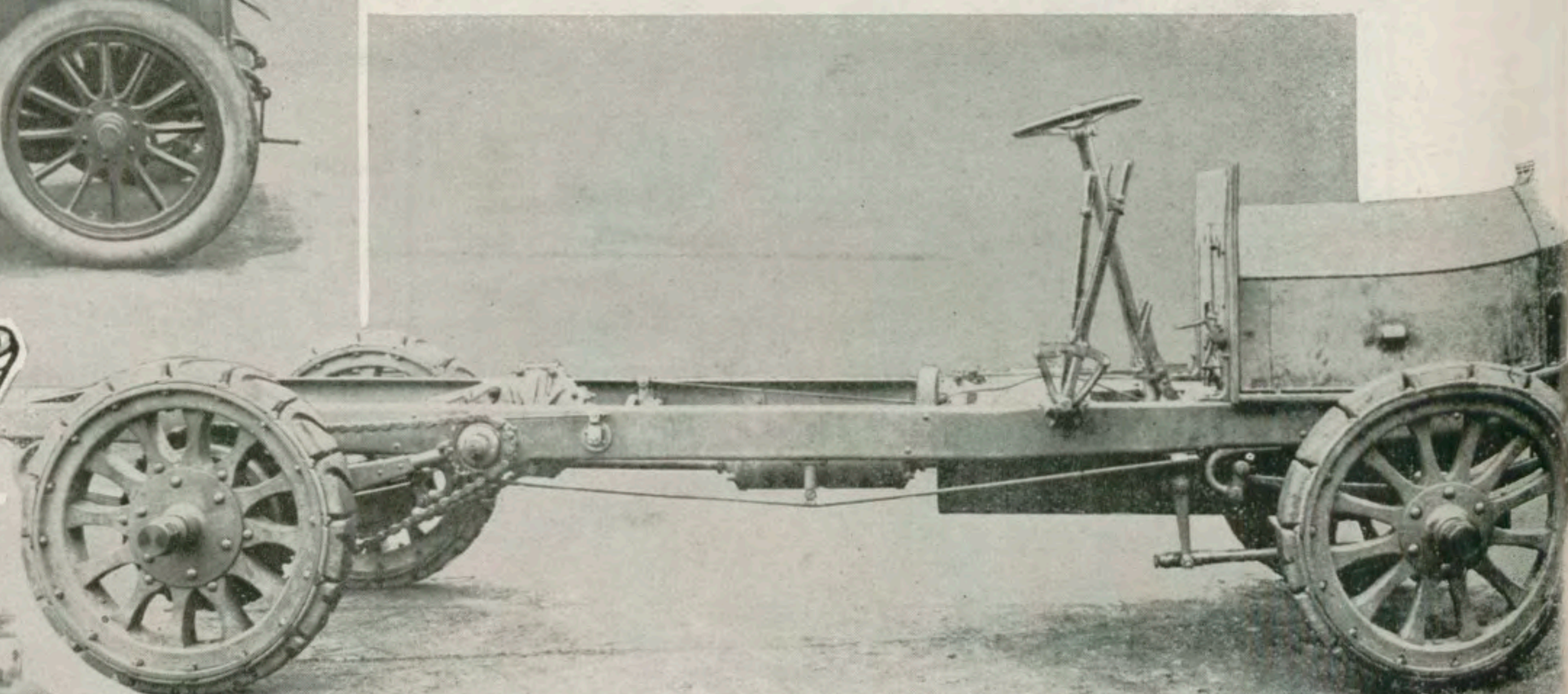


LE DOUBLE PHAÉTON 1908
Un des nouveaux types de voitures toutes carrossées en double Phaéton.

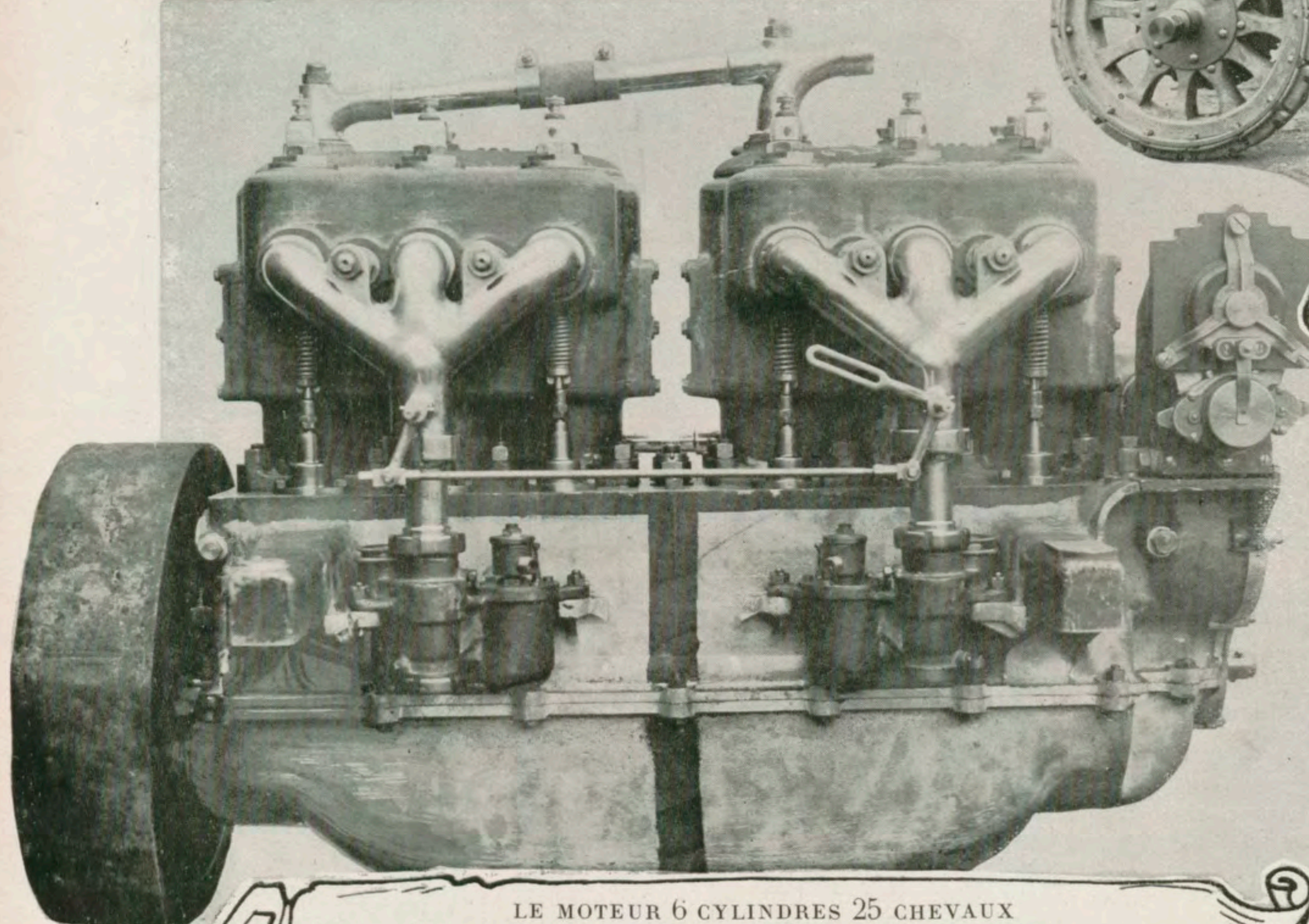


LA VOITURE DE COMMERCE
La Voiture de Livraisons triomphatrice du Concours des petits poids lourds.

voir toutes les carrosseries de grand luxe ouvertes ou fermées. La 12 chevaux, 4 cylindres, d'abord, représente la voiture légère. La 16 chevaux est la voiture apte à la fois au service de ville et au tourisme, abattant ses 45 de moyenne en rase cam-



LE CHÂSSIS POUR CAMION DE 2.500 KILOGRAMMES
Le seul châssis à chaînes construit par la maison Unic, très apprécié pour les lourdes charges,



LE MOTEUR 6 CYLINDRES 25 CHEVAUX
Le 6 cylindres s'est montré aussi apte aux châssis relativement légers qu'aux grosses voitures.

pagne. La 24 chevaux satisfera les amateurs de 4 cylindres pour grand tourisme. Enfin, la 6 cylindres, 25 chevaux, est le type de la voiture de luxe, souple, nerveuse dans les reprises; l'idéal, en un mot, du confortable.

Le second Salon n'est pas abandonné, bien au contraire, par les anciens établissements Georges Richard. Ils y envoient leur type taxi, universellement connu, et qui a donné à la société Météor le moins d'indisponibles pour réparations de toutes les compagnies parisiennes d'auto-taxis.

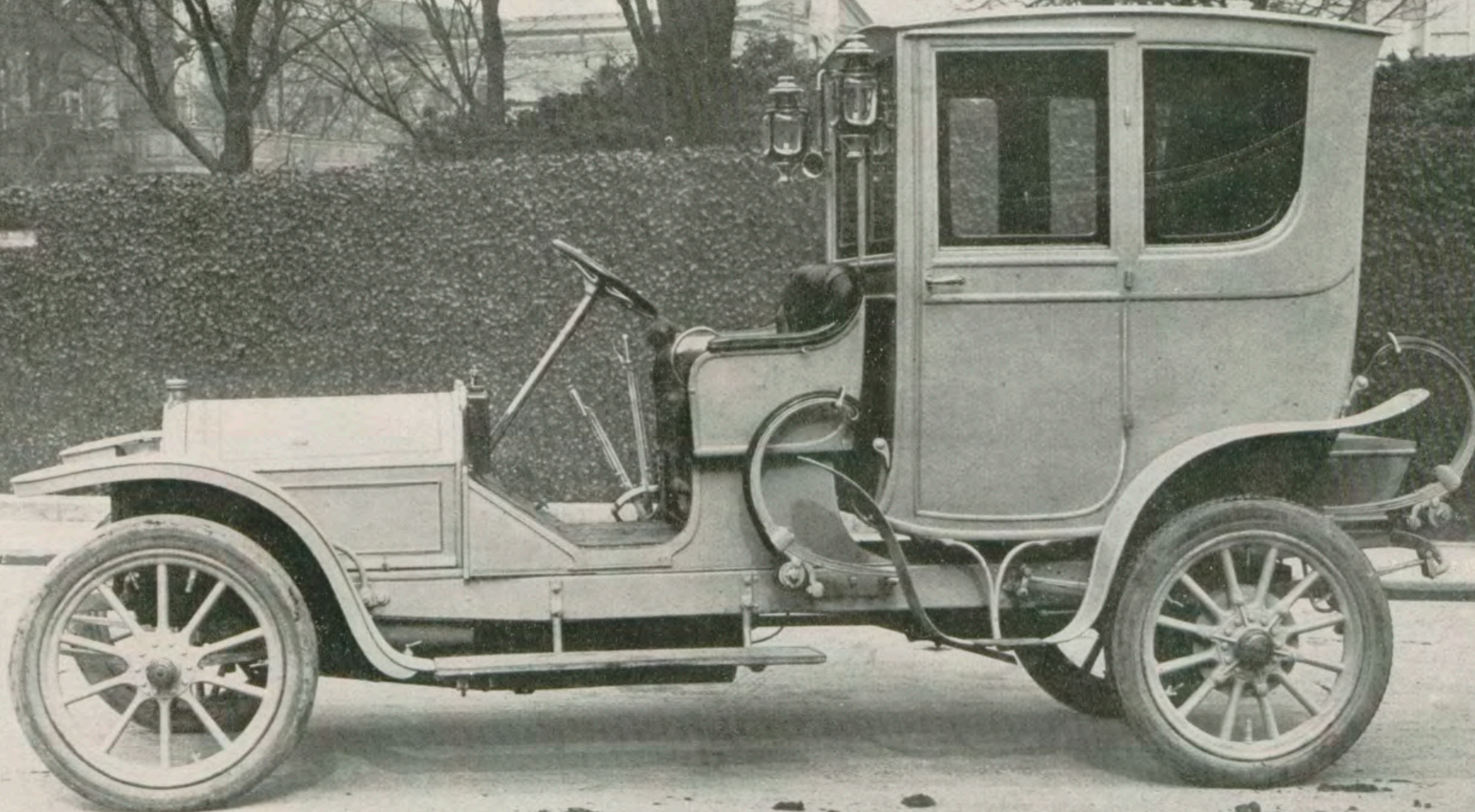
Le Concours des petits poids lourds a mis en valeur l'économie des petits camions, omnibus d'hôtel, voitures de livraisons montés sur châssis, 10 chevaux, 2 cylindres, 12 et 16 chevaux 4 cylindres. Rappelons en passant que ce sont ces véhicules qui ont été classés les premiers à la consommation pour la tonne kilométrique.

Enfin, le seul châssis à chaînes construit par la maison peut transporter un poids utile de 2.500 kilogrammes et être monté sur bandages pleins.

Un détail pour finir : les avisés constructeurs de Puteaux ont voulu rendre leurs voitures accessibles à toutes les bourses : un marché avec la Banque automobile permet l'achat à terme.

H. P.

Les Carrosseries de 1909



UN COUPE HUIT RESSORTS
Le Coupé huit ressorts B. L. et L. est le type rêvé de la voiture d'été idéale.

Pendant que les châssis d'automobile subissent chaque année d'heureuses modifications, que l'on voit leur silhouette simplifiée, leurs divers organes rendus de plus en plus accessibles et facilement démontables, il est un progrès parallèle que suit une autre industrie et qu'il est important de noter ici. Il comprend les très sérieuses améliorations apportées dans l'aménagement des carrosseries et de leur suspension.

Tous ceux qui doivent voyager longtemps en automobile se sont souvent sentis fatigués, ont même vu leur système nerveux ébranlé par les trépidations incessantes et les secousses multiples subies par le châssis. Divers systèmes d'amortisseurs ont été essayés, mais aucun n'a pu donner à la caisse du véhicule cette absence complète de trépidations qui rend la voiture tout à fait confortable.

L'une de nos plus anciennes maisons de carrosserie parisienne, la maison Belvalette avait, au Salon de l'an passé, solutionné ce difficile problème ; elle avait, en effet, établi plusieurs voitures exposées sur son stand et sur ceux de plusieurs constructeurs munies d'une suspension huit-ressorts que nous avons qualifiée d'« idéale ».

Une solution qui fût moins onéreuse à établir ne pouvait-elle nous procurer ce confort ? Elle a été trouvée et c'est encore la maison Belvalette, toujours en tête du progrès constaté en son industrie, qui nous la donne.

Des tampons isolateurs en caoutchouc séparent la caisse du châssis.

Cette suspension, très simple, absolument sûre, supprime toute trépidation. Pour nous en convaincre, mettons le moteur en marche, plaçons une main sur le siège fixé au châssis à cause de la direction et l'autre main sur la caisse suspendue. Nous constatons alors que le siège reçoit les vibrations du moteur tandis que la caisse est tout à fait immobile. Il n'est pas de meilleure manière de prouver l'excellence de ce système de suspension.

Si nous mettons ensuite la voiture en marche nous sommes étonnés de l'absence de trépidation, de bruit fait par les portes ou les glaces ; nous n'avons plus ni chaleur sous les pieds, ni odeur provenant du moteur, ni poussière passant par les interstices des planches ; enfin, nos caisses ne participant pas aux mouvements de torsion subis par les châssis ont une durée presque indéfinie.

Telles sont les heureuses innovations apportées dans l'établissement de nos carrosseries par Belvalette. Permettons-nous de féliciter notre grande et vieille maison, pour ces trouvailles si séduisantes et si utiles.

FRANCK MAPPER.

MONTAGE D'UNE CARROSSERIE SUR
TAMPONS DE CAOUTCHOUC

La douceur obtenue avec ces amortisseurs brevetés est presque aussi grande qu'avec les huit ressorts.

VIEILLE MAISON, JEUNE GLOIRE

L E nom de Benz est celui d'un ancêtre de l'automobile. Dans l'histoire de la locomotion mécanique où les années comptent triples pour le moins, Benz apparaît dans un lointain reculé avec les Daimler, les Phénix, etc.

Après, s'être consacrée presque exclusivement à la voiture de tourisme, la vieille marque Benz fit son entrée l'an dernier dans le monde du sport. On peut dire, sans exagération, que ce fut une entrée sensationnelle, s'il est permis d'utiliser cet adjectif, dont on abuse un peu trop à notre époque. Ce qu'il y a d'intéressant, dans cette entrée, c'est précisément la progression qui se montre très nettement, d'épreuve en épreuve, et le gain fait d'une course à l'autre, à mesure que la mise au point se perfectionne, chaque rencontre profitant des leçons des épreuves précédentes.

Dans la Coupe de l'Empereur, les Benz réalisaient de très belles performances, à Brescia, Hémary était second et Hanriot troisième; à Château-Thierry, Hémary était second; à Gaillon et à Evreux, il ne trouvait plus personne pour le battre.

Cette année, les Benz abordaient pour la première fois la grande course de vitesse, au Grand Prix de l'Automobile-Club. Elles se heurtaient à tout ce que l'industrie mondiale compte de grands noms, à tous les spécialistes de la course. Qu'allaient-elles faire dans cette redoutable compagnie? Ce qu'elles firent fut mieux que tout ce qu'on pouvait espérer. Elles ne prirent pas la première place. Elles faillirent la prendre et sans les changements de pneumatiques si nombreux que tout le monde connaît, elles l'auraient peut-être prise. Mais elles firent

mieux. Tout le monde ne peut pas avoir la première place: il n'y en a qu'une; mais on peut dire que tout le monde peut la prendre; il y a là, pour beaucoup, une question de veine. Mais elles firent mieux que de prendre la première place: elles remportèrent la Coupe de Régularité.

Elles emportèrent facilement l'objet d'art, et on peut dire sans lutte, puisque ce fut la seule équipe qui réussit à se classer pour cette Coupe. Une seule marque vit ses trois voitures finir, ce fut la marque Benz, et finir dans des rangs tels que bien d'autres eussent été heureuses de voir une seule de leurs voitures terminer à une de ces places.

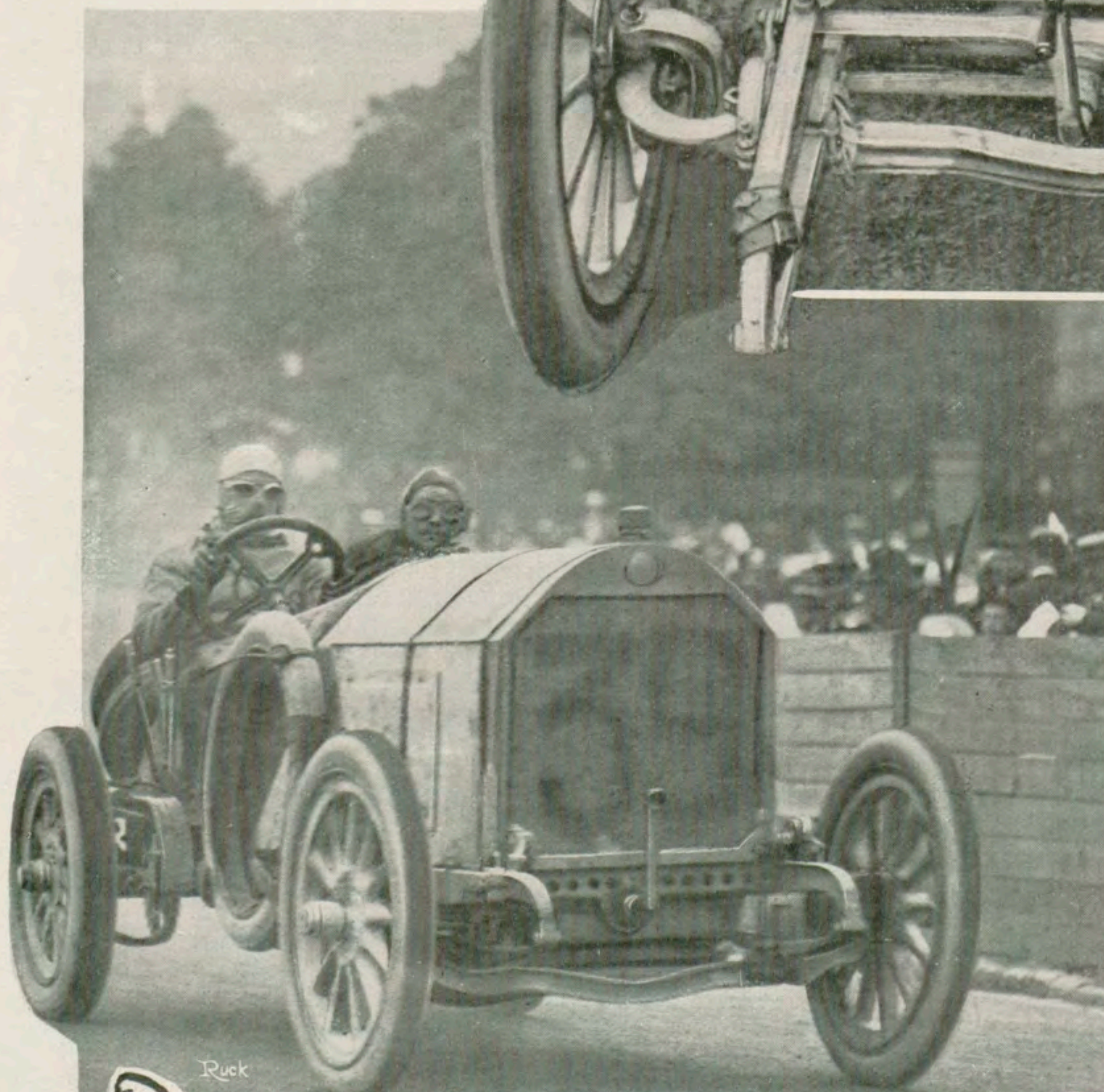
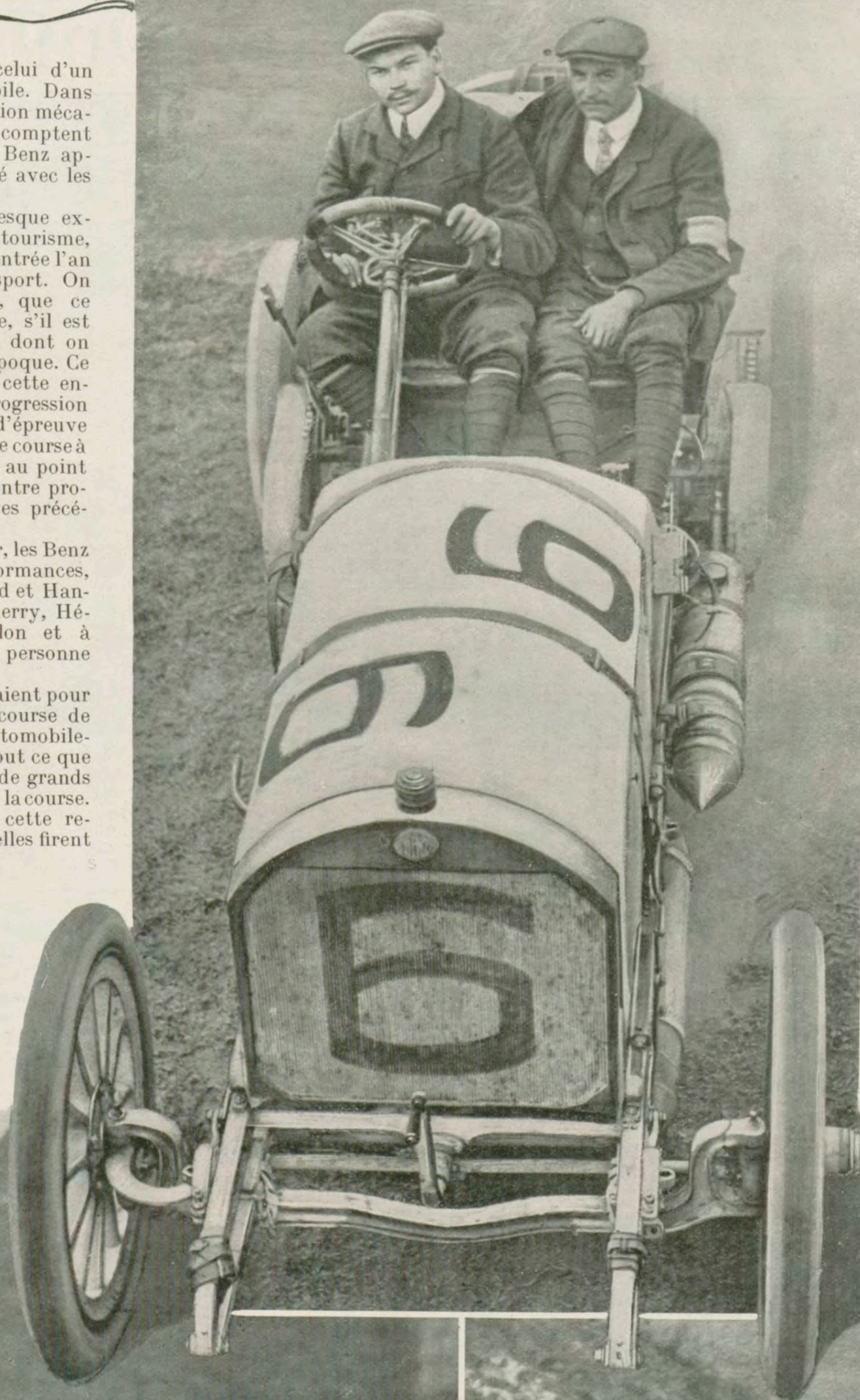
Après avoir été retardé par des incidents de pneus, dans les premiers tours, Hémary arrivait, au troisième tour, à la seconde place; le tour suivant, il passait premier.

Dépassé par Lautenschlager, il entamait avec celui-ci une lutte superbe, se tenant à une minute pendant quatre tours. Au dernier tour, un verre de ses lunettes était brisé par un caillou, des éclats lui pénétraient dans les yeux, et cet incident lui faisait perdre quelques instants. Malgré ce terrible handicap, il finissait second, en 7 h. 4 m. 24 s.

Moins d'une minute derrière lui, arrivait son camarade Hanriot, qui terminait en 7 h. 5 m. 13 s. Depuis six tours, le bon géant poursuivait son compagnon d'écurie, et peu s'en fallut qu'ils ne fissent dead heat. Enfin, le troisième de l'équipe, Erle, se classait septième, en 7 h. 43 m. 21 s.

Voilà qui prouve, mieux qu'une place de premier, due souvent au hasard, une supériorité et une régularité de construction mécanique que personne n'oserait mettre en discussion, après un pareil critérium.

J. B.



L'ÉQUIPE DES BENZ

L'équipe des Benz fut la seule qui termina au complet, gagnant ainsi la Coupe de régularité.

AU CIRCUIT DE DIEPPE

Hémary (6) finit second en 7 h. 4 m. 24 s. Hanriot (23) prit la troisième place et Erle (39) la septième.

LES GRANDS CHEVAUX de 1908

ICI c'est comme à la distribution des prix ; tous les principaux lauréats de l'année sont réunis comme s'ils allaient recevoir la tape amicale et la couronne en papier, des mains du conseiller municipal de la localité. C'est d'abord Dandolo, le vétéran ; il représente l'enseignement spécial, je veux dire le steeple chasing. Excellent élève, il n'a malheureusement plus ce qu'il faut pour réussir dans la vie ; il est condamné à continuer ses classes jusqu'à ce qu'il en claque ; à l'instar des lauriers qu'il a cueillis, il est coupé et l'amélioration de la race n'a pas à compter sur ses services. Si nous suivons l'ordre d'ancienneté, Binion vient ensuite ; c'est le triomphateur du Prix du Conseil Municipal ; malgré les réserves que les impressions du moment ont pu suggérer, il accomplit là un véritable exploit en remportant allègrement la victoire sous le poids de 64 kilos.

Après ces deux anciens, nous arrivons à la génération de l'année : Médéah, qui, après une longue suite de succès, vient d'être envoyée au haras ; Quintette et Sea Sick, celui qui, au jour de cette épreuve et enfin Northeast, le vainqueur du Grand Prix, atteignent exactement le point culminant de sa forme.

DANDOLO

question de monte, là un malentendu, là une tactique défectueuse ; autant d'excuses dont elle a démontré la validité par le style impressionnant dans lequel, en d'autres occasions elle a remporté ses victoires. Espérons que nous la retrouverons l'an prochain et qu'elle saura venger avec éclat cette série d'injustices du sort.

Sauge Pourprée n'est du reste pas la seule à s'être montrée inférieure à elle-même ; cha-



cun des autres lauréats a eu, tour à tour, son heure de défaillance : Quintette, ce fut dans le Grand Prix, qui l'éprouva à tel point qu'il ne put reparaitre en public à la suite de cette course ; Médéah, quelques jours après sa victoire du Royal Oak, se fit battre par Merci à Longchamp ; enfin Sea Sick, après avoir échoué derrière Médéah dans le Royal Oak, puis derrière Sol Voisins au Tremblay, racheta péniblement ces défaites en devançant d'une tête, dans la Coupe d'Or, Grill Room et Magellan. Ces derniers offrent tous deux l'exemple de carrières singulièrement fournies : ils ont erré du Nord au Midi, de l'Est à l'Ouest, le premier pour collectionner les places de deuxième, le second pour remporter le Grand Prix le Prix Monarque.

MÉDEAH

QUINETTE

SEA-SICK

NORTHEAST

LES CHAMPIONS DE BOXE POIDS LÉGERS

Nous arrivons à la fin de notre étude sur les grands boxeurs (1). Nous allons passer en revue les meilleurs pugilistes poids légers actuels. Le détenteur du titre est Battling Nelson, qui a ravi le trophée à Joe Gans au mois de juillet dernier.

Battling Nelson est né le 5 juin 1882 à Copenhague. Il est curieux de constater qu'un Danois soit champion du monde de boxe. Le Danemark possède peu d'hommes de valeur au point de vue sportif, mais quand il donne le jour à des champions, ce sont des sportsmen dignes de ce titre : regardez Thornwald Ellegaard et Battling Nelson.

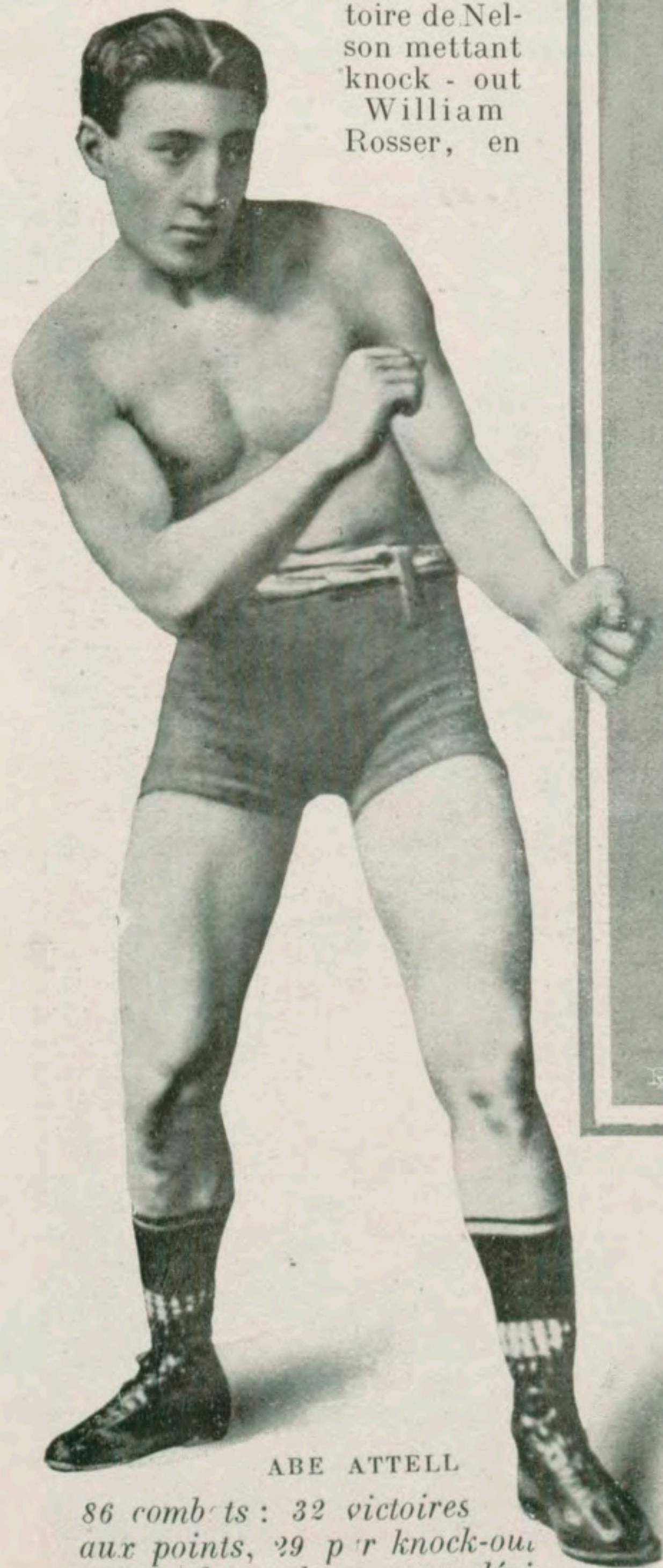
L'ensemble de la carrière d'Oscar Battling Mathew Nelson se répartit ainsi : 71 combats, 27 victoires aux points, 23 par knock-out, 13 matches nuls, 3 sans décision, 5 défaites. Nelson a été battu en 1900 par Joe Headmark, en 6 rounds, par Eddie Santry, en 1901, en 6 rounds par Jimmy Britt en 20 rounds, en 1904 et en 1907, en 20 rounds également ; enfin, sur une faute, par Joe Gans, en 1906, au quarante-deuxième round. Il n'a jamais été mis knock-out et il a triomphé des meilleurs hommes de sa catégorie depuis 1900, année où il débuta. C'est ainsi qu'il mit knock-out Kid Griffo, Mansfield, Kid Ryan, Martin Canole, Marwell, et qu'il fut déclaré vainqueur de Jack Robinson, Georges Memic, Jack O'Neill, Aurelio Herrera, Young Corbett et enfin Joe Gans.

C'est à la suite de cette dernière victoire, obtenue sur le champion du monde des poids légers, que Battling Nelson est devenu détenteur du titre.

Le combat le plus court disputé avec gants, en Amérique, vit la victoire de Nelson mettant knock-out William Rosser, en

était referee dans les deux combats, déclara que le knock-out de Battling Nelson avait été plus rapidement obtenu que celui de Dal Hawkins.

D'autre part, le combat qui a rapporté le plus aux entrées est celui qui fut disputé à Goldfield, le 3 septembre 1906, entre Joe Gans et Battling Nelson. Il produisit



ABE ATTELL

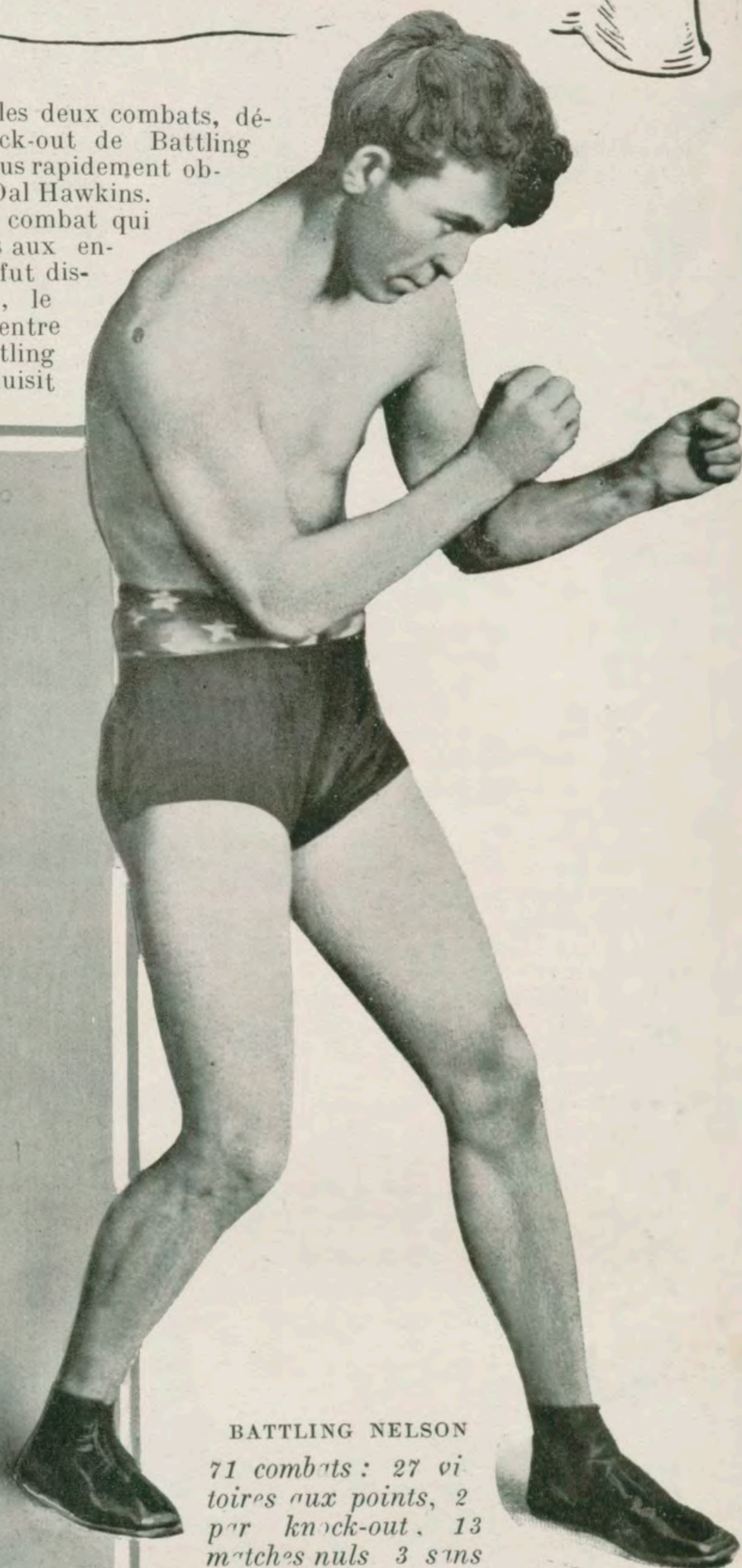
86 combats : 32 victoires aux points, 29 par knock-out, 12 matches nuls, 9 sans décision, 4 défaites.



JOE GANS

148 combats : 66 victoires aux points, 48 par knock-out, 11 matches nuls, 16 sans décision, 7 défaites.

3 secondes, le 5 avril 1902, à Harvey. Un autre combat dura 4 secondes, ce fut celui où Dal Hawkins mit knock-out Martin Flaherty, à Carson City, le 17 mars 1897, en 4 secondes. L'arbitre, Malachy Hogan, qui



BATTLING NELSON

71 combats : 27 victoires aux points, 2 par knock-out, 13 matches nuls, 3 sans décision, 5 défaites.

348.575 francs de recette. Les combattants eurent à se partager 167.500 francs. Aussi bien, Nelson obtient toujours un grand succès auprès des sportsmen yankees : son match du 20 décembre 1904 à Colma, contre Britt, rapporta 241.555 francs aux entrées et 157.020 francs aux matcheurs. Celui du 9 septembre 1905, à San Francisco, également avec Britt, 138.850 francs aux entrées, 76.365 francs aux boxeurs.

Le mulâtre Joe Gans possède une carrière bien remplie : 148 combats, 66 victoires aux points, 48 par knock-out, 11 matches nuls, 16 sans décision, 7 défaites.

Né en 1876, il débuta en 1894. Il fut battu en 1896, par Dal Hawkins, mis knock-out par Geo Mac Fadden, au vingt-troisième round, en 1899 ; battu par Franck Erne en 12 rounds et par Terry Mac Govern, en 2 rounds, en 1900 ; battu par Sam Langford, en 1903, en 15 rounds, et enfin, au mois de juillet 1908, par Battling Nelson, qui lui enleva le titre de champion du monde. Joe Gans restera, dans sa catégorie, comme l'un des meilleurs hommes qui aient existé. Vite, scientifique, courageux et énergique, il a toutes les qualités qui font les grands boxeurs.

Lorsqu'il fut battu par Battling Nelson, il déclara : — La classe a parlé avec la jeunesse. C'est le meilleur qui a gagné. J'ai détenu assez longtemps ce titre de champion, j'ai 32 ans, je puis me retirer. Que ce boy de 26 ans tâche de ne point le galvauder et qu'il le défende aussi loyalement, aussi bravement que je n'ai jamais cessé de le faire.

Le champion du monde des poids extra-légers est Abe Attell, de San Francisco. 86 combats, 32 victoires aux points, 29 par knock-out, 12 matches nuls, 9 sans décision, 4 défaites, tel est le bilan de sa carrière. Né en 1883, il débuta en 1900, à l'âge de 17 ans. Il fut battu par Benny Yanger, en 19 rounds (1902), par Mac Clelland, en 15 rounds (1906), par Tommy Sullivan, en 5 rounds (1904),

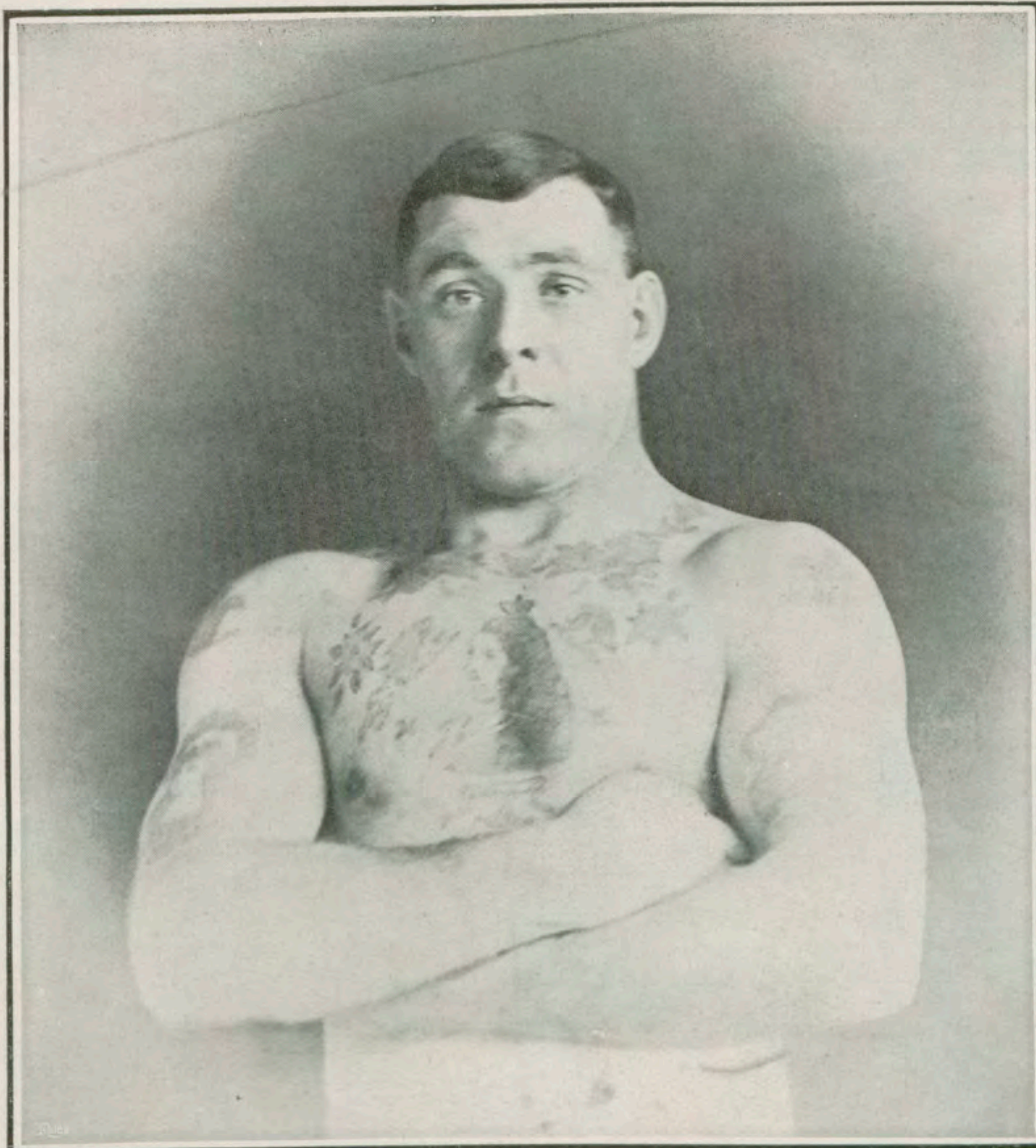
(1) Voir les nos 530 et 531. — Les croquis qui illustrent cet article sont extraits de la Boxe, l'ouvrage de Jacques Mortane et André Linville qui vient de paraître (Pierre Lafitte et Cie, éditeurs, 3 fr. 50).

et par Owen Moran, cette année. Abe Attell demanda sa revanche et réussit à faire match nul, ce qui lui permit de conserver son titre, mais le petit Anglais Owen Moran, champion du monde des poids plumes, semble bien devoir battre Abe Attell bientôt.

Moran est né à Birmingham, en 1884; il est le meilleur champion d'Angleterre, le seul qui soit égal aux Américains. Il vient d'ailleurs de faire une tournée triomphale en Amérique. Sur 64 combats, il a enregistré 18 victoires aux points, 33 par knock-out, 2 matches nuls, 7 sans décision, 4 défaites (2 par Digger Stanley, 1 par Fred Henny, et 1 par Joe Bowker).

Tels sont, passés en revue, les plus grands pugilistes de notre époque. Il en est d'excellents que l'espace dont je dispose m'a empêché de nommer, mais j'ai tenu à faire figurer parmi les portraits celui du champion des poids lourds d'Angleterre, Gunner Moir, qui résista à Tommy Burns pendant 10 rounds.

Gunner Moir semble être le meilleur homme d'outre-Manche. Les autres poids lourds, tel Jem Roche, qui fut mis knock-out en 1 m. 28 s. par Tommy Burns, et Jack Palmer, seraient battus par les poids moyens américains. Une belle rencontre serait celle qui opposerait Willie Lewis, par exemple, à l'un de ces boxeurs, mais ceux-ci se méfient et refusent le combat. L'exemple de Pat O'Keeffe, le meilleur poids moyen-lourd d'Angleterre, mis knock-out en moins d'une reprise par W. Lewis, à New-York, leur donne à réfléchir. Parmi les middleweight anglais on peut citer Tom Thomas qui est le meilleur, puis Costello, Tiger Smith, Peter Brown. On se souvient de leur piteuse contenance devant Walter Stanton, qui était pourtant un pugiliste américain de second ordre. Young Joseph est le premier des poids légers d'Angleterre et pourrait fournir des matches intéressants avec les Yankees. Enfin, le champion poids plumes, seul champion du monde actuel qui ait vu le jour, en



GUNNER MOIR

Gunner Moir est le champion d'Angleterre (poids lourds), Tommy Burns l'a mis knock-out au dixième round.

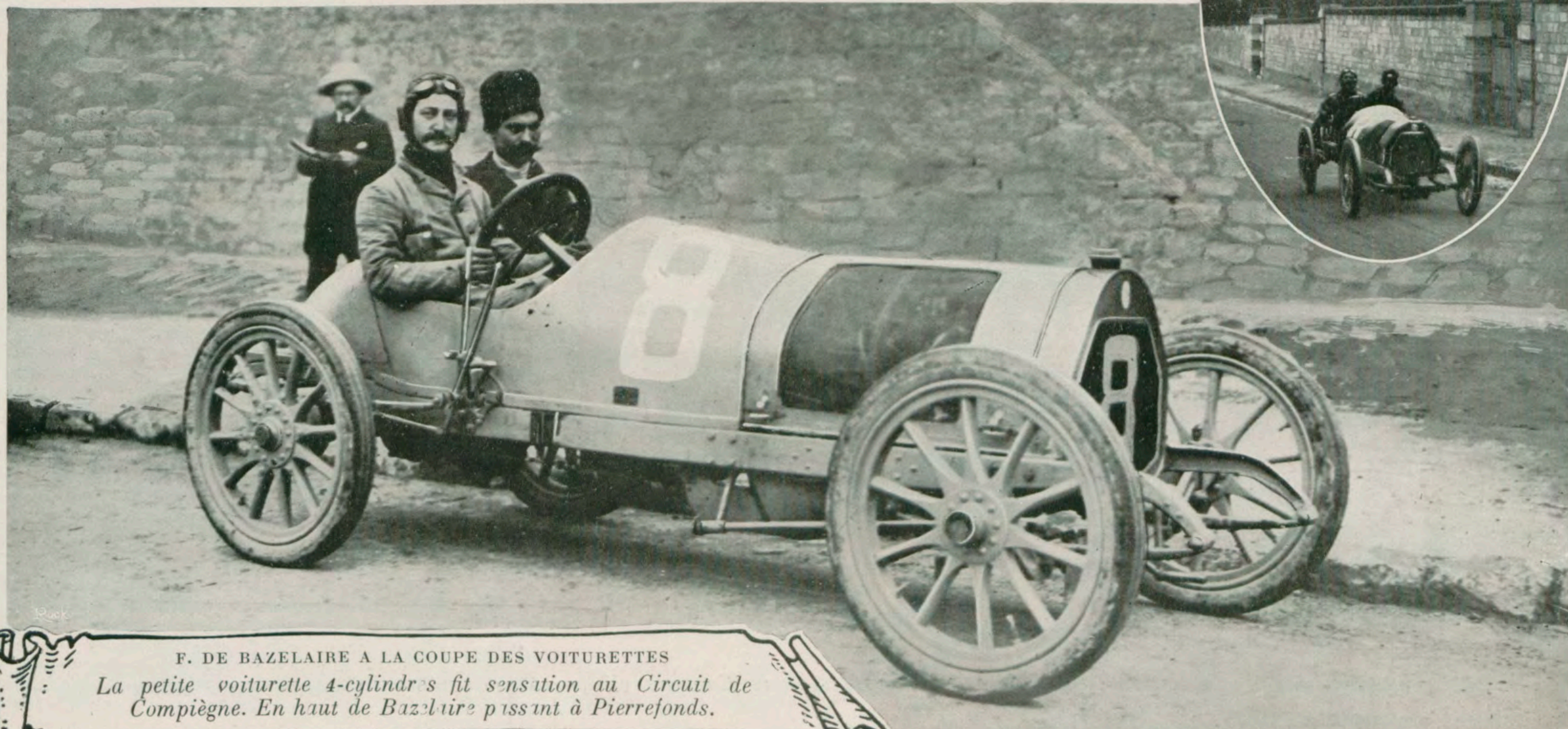
qu'il ne s'écoule d'ici là, un certain laps de temps, mais je suis convaincu que nous parviendrons à ce splendide résultat que personne n'aurait osé espérer il y a seulement six mois.

JACQUES MORTANE.

UNE VOITURETTE PRATIQUE

Parmi les voiturettes les plus remarquées au Circuit de Compiègne il faut citer en première ligne la voiturette de Bazelaire. Elle est munie d'un moteur quatre cylindres qui assure la parfaite régularité de marche et l'absence de toute trépidation. On sait, en effet, combien les moteurs à deux cylindres sont susceptibles de produire des secousses qui, désagréables à la marche sont insupportables à l'arrêt. La facilité des reprises, la douceur, le rendement font du moteur quatre-cylindres le seul moteur pratique pour le tourisme. Les autres ne sont qu'une transition, qu'un pis aller. Aussi faut-il regretter que, dans les épreuves réservées aux voiturettes, le quatre-cylindres ait toujours été sacrifié.

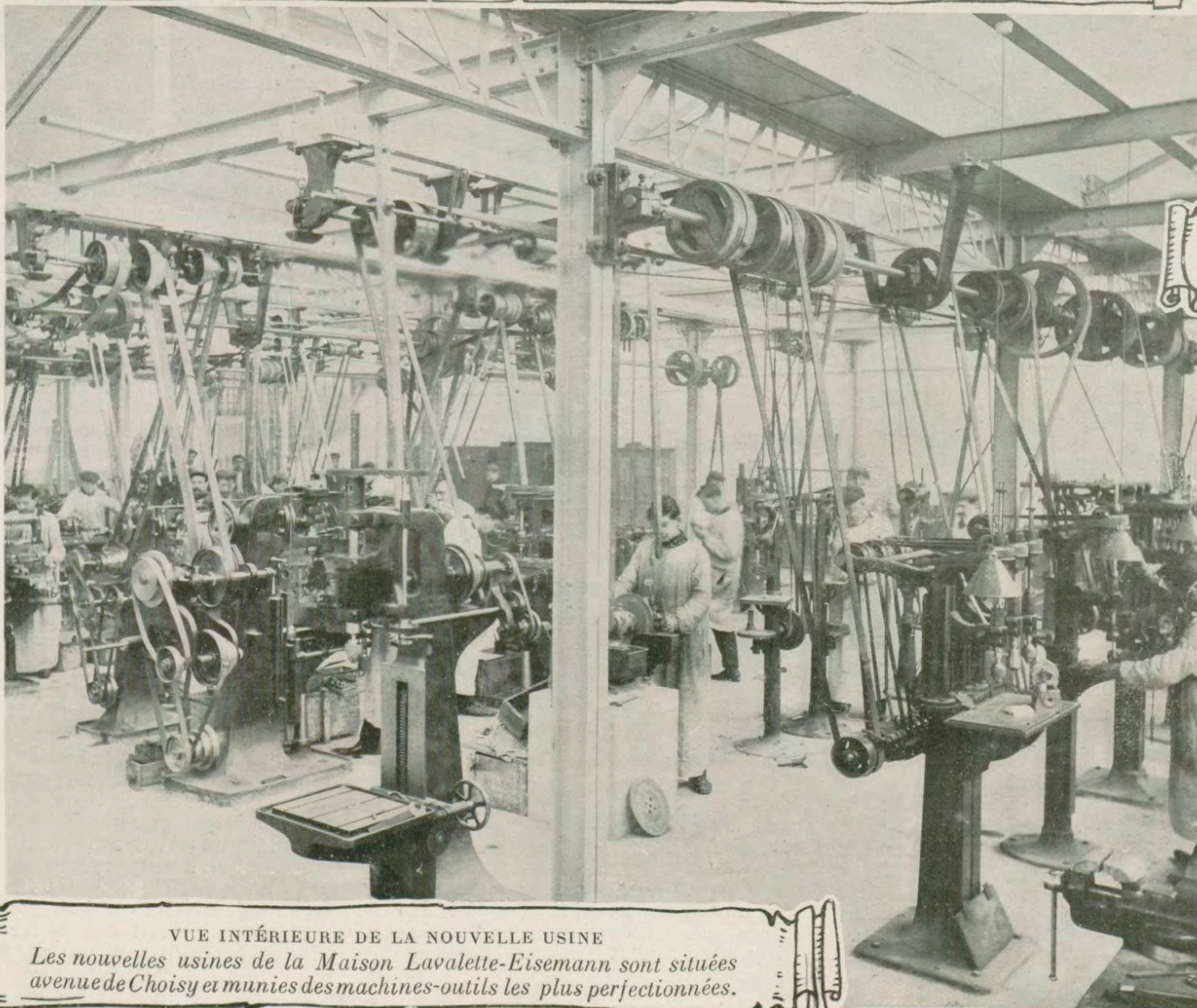
J. B.



F. DE BAZELAIRE A LA COUPE DES VOITURETTES

La petite voiturette 4-cylindres fit sensation au Circuit de Compiègne. En haut de Bazelaire passait à Pierrefonds.

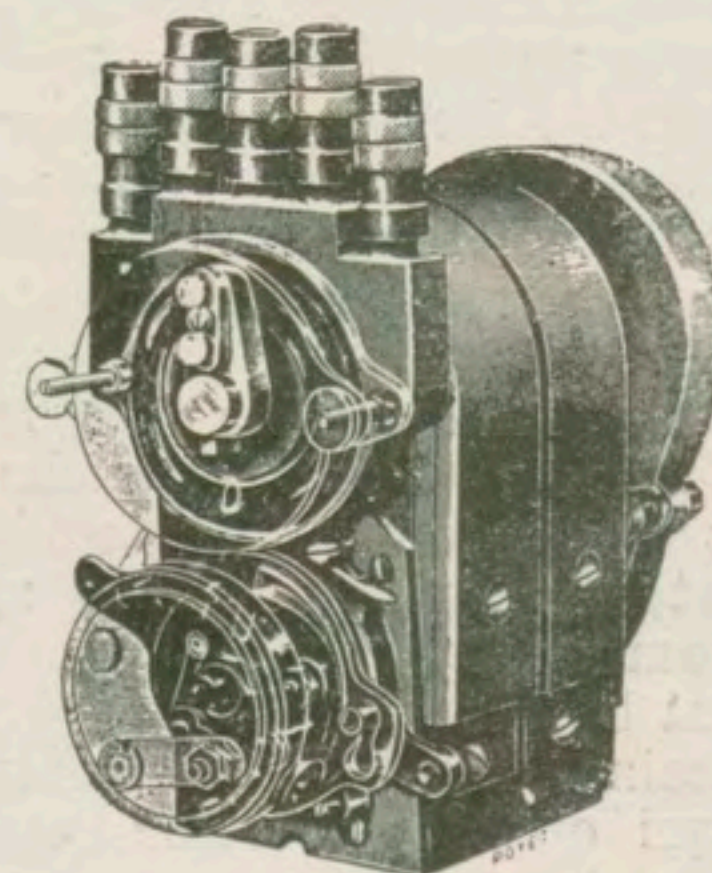
LA PREMIÈRE DES MAGNÉTOS



VUE INTÉRIEURE DE LA NOUVELLE USINE
Les nouvelles usines de la Maison Lavalette-Eisemann sont situées
avenue de Choisy et munies des machines-outils les plus perfectionnées.

Après être passé par diverses transformations, l'allumage des moteurs semble être maintenant définitivement fixé sur la magnéto. L'incandescence des tubes à brûleurs, l'allumage par accus sont relégués depuis longtemps au rang des vieilleries. Mais deux systèmes sont possibles : l'allumage à basse tension, à rupteurs qui a donné bien des déboires, et l'allu-

MAGNÉTO LAVALETTE-EISEMANN
Adoptée par les plus grandes
fabriques d'automobiles.



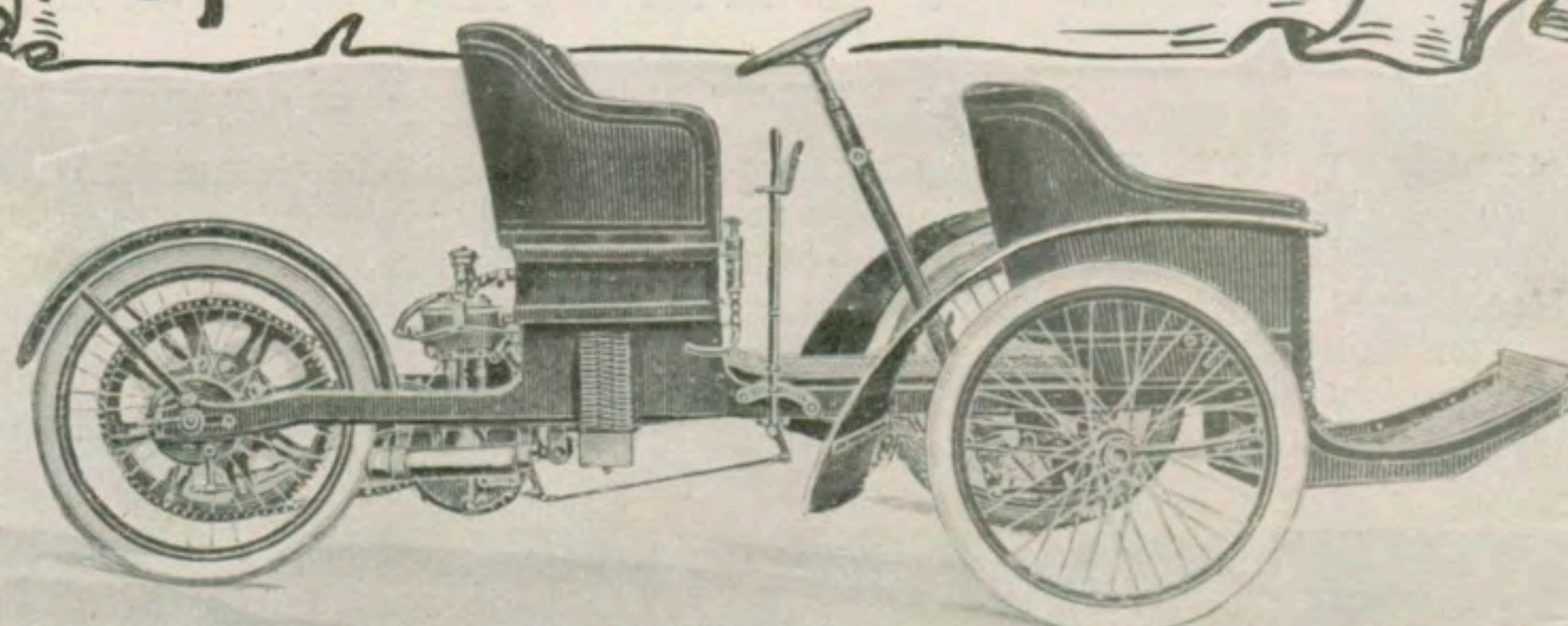
mage par magnéto à bougies. Celui-ci est de beaucoup le plus simple. C'est ce système de magnéto à haute tension qui a été adopté par la maison Lavalette-Eisemann qui s'en est fait, on peut dire, une spécialité.

Elle a adopté un dispositif breveté tel que l'étincelle obtenue à la bougie ait un rendement supérieur à celui de tous les appareils similaires, de sorte que le rendement du moteur est supérieur à celui qu'on aurait avec n'importe quel autre système d'allumage. J. B.

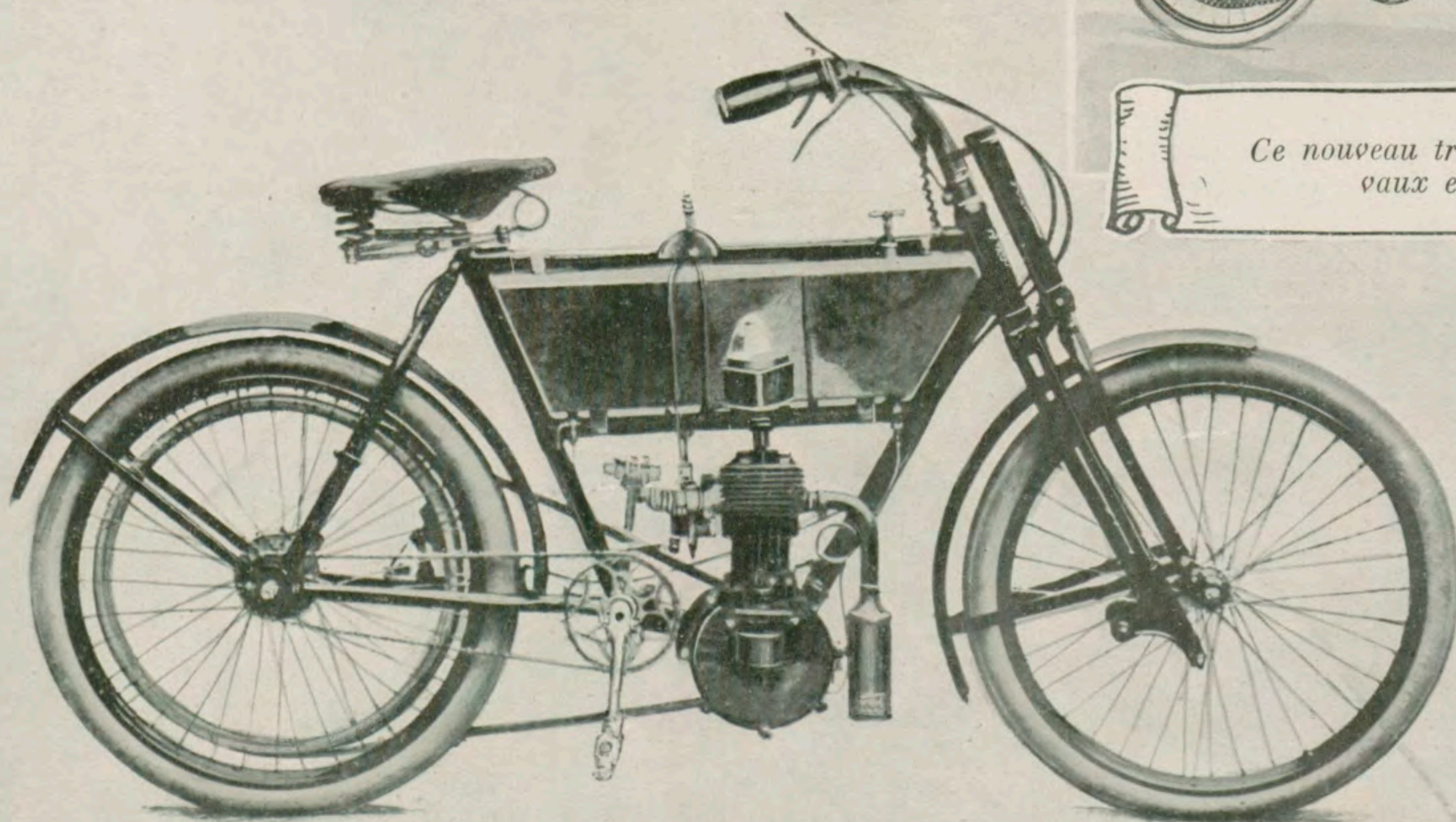
MOTOCYCLETTE & TRICAR

La maison Grifon présente cette année, comme l'année dernière, les motocyclettes et les tricars qui l'ont rendue célèbre depuis plusieurs années.

La motocyclette est la machine rêvée du touriste qui peut choisir, parmi les nombreux modèles du catalogue, celle qui répond le mieux à ses



LE TRI-VOITURETTE
Ce nouveau tricar est muni d'un moteur de 4-chevaux et d'un changement de vitesse.



LA MOTOCYCLETTE
La motocyclette se fait avec moteur depuis 1 ch. 3/4 jusqu'à 5 chevaux, En course elle a fait ses preuves depuis longtemps.

désirs de vitesse et à sa bourse. Il n'existe pas, en effet, moins de six modèles, qui vont depuis le modeste 1 ch. 3/4, qui se contente d'un bon 35 à l'heure en palier et qui ne pèse que 40 kilos, jusqu'à l'imposant deux-cylindres de 75/80, qui avec ses cinq chevaux, atteint facilement le 60 et grimpe toutes les côtes en vitesse, tout en ne pesant pas plus de 65 kilos.

Le tricar constitue la petite voiturette rêvée pour le voyage à deux. Il comporte un moteur de 4 chevaux, atteignant une vitesse de 40 kilom à l'heure et un changement de vitesse ramenant la multiplication de 1 à 10, ce qui permet de monter toutes les côtes.

Il est inutile d'insister sur l'excellence de la fabrication, les usines de Courbevoie sont appréciées depuis longtemps à leur juste valeur.

F. M.